

Risk Management In Public Private - Partner Ship Projects In frastucture

From Relativity to deterministic chaos in science and society

مه نظرية النسيية إلى الفوض المحددة في الطبيعة والمجتمع

إنهاء الإتحاد العبر مرحل البضائة واللوجيستيات

والتلوث البيئر .. مخاطر وحلول و مادا تعرف عده قواعد المنشأ؟



- قناة السويس حديث عنه الوزد والاجمية
 - · autocovino
- ملف العدط الصباع المحموم بينه المصريينه والأجانب علم تعكة التوكيلات الملاحية)







Your shipment will receive the best quality of service for import and export on board our freighter to/from Europe Middle East and Khartoum in addition to all Egyptair networkfor over than 60 destination worldwide

CARGO TERMINALS

Alexandria Terminal Cairo Terminal Tel: (203) 4294647 Tel: (202) 6351767 (203) 4294648 (202) 6351358

Customer Services: (202) 2657578 Website: www.egyptair.com.eg

E-mail: cargomarket@egyptair.com.eg



مجلة اقتصادية دورية دولية شاملة Periodical International Economic Magazine AS&A Publishing Limited Registration No. 04761267 Camden Road, Camden Town London NW1 9DR DX: 57074 Camden town

رشيس مجلس الإدارة

عاصم السيد أحمد رئيس التحريس سيد عبد المنعم سبد أعضاء هيئة التحرير الشرفية أ- د - إسماعيــــل مبــــادك أ.د. محمد صلاح الدين النشائي ا.د.عصام شرف

أ.د. أحمد عيسـوي صالـح المستشار القيانوني

محمسد محمسود بسدر المحامي بالتقض

مشرف التحرير عبد السلام السيد أحمد

مديرالتحرير

نشات الديهي سكرتير التحرير

محمد البتهاوي المراسلون والمحررون

جمهورية مصر العربية * ربان أحمد بدوي *السيد عبد الجيد السيد

* شرين جلال منير * عبد الرحيم مصطفى

* ميادة محمود * ياسمين عبد المجيد الكاتب

السعودية - جدة

د مركز الريان محمد عبود للإستشارات النحرية (مسكا)

دليفون: (4966) - (2) - (6533724) فاكس: (6533684) - (2) - (6533684)

* ربان/ رامی تموف 0096394231001 محمول 0096343714536

و شریف صلاح ممتار البدور: 4167250912

عتوان الراسلات +2-0122586455 Telefax. +2-03-42751172

العنوان 25 من هيكتور معاشويل - سموحة الدور الرابع شقة 19 الإسكندرية E-mail: international p e m@yahoo.co.uk



حلم الولايات المتحدة الأفريقية

ولنا تلمة

عقدت القمة التاسعة للاتحاد الإفريقي بأكرا عاصمة غانا تحت شعار «مناظرة حول حكومة الاشحاد الأفريقي، برئاسة الرئيس الفائي جون كوفور وحضور رؤساء دول وحكومات ومسئولي 53 دولة أفريقية بالإضافة إلى ممثلي جامعة الدول العربية والأمم المتحدة مراقبين دوليين، وقد كان من أهم البنود التي ناقشتها اللمة إقامة حكيمة الاتعاد الأقريقي كغطوة إنتقالية لقيام الولايات المتحدة الأقريقية

وتزعم العقيد مصر القذافي قائد الثورة اللببية التيار الثوري في القمة الذي نجح في فرض حنمية وجود حكومة إفريقية موحدة لدول وشعوب القارة على طريق إنشاء الولايات المتحدة الإفريقية، إلا أن أكثر قادة الإنحاد الإفريقي لم يشاركوا القذافي الرأي في غيرورة الإسراع بإقامة ولايات متحدة إفريقية وحكومة موحدة لها، وكانت وجهة نظرهم إتخاذ الخطوات التدريجية. لتحقيق هذه الوحدة، والتقلب على العقبات التي تواجهها والتي من أبرزها وجرد عدة تجمعات إقتصادية في القارة بجانب النزاعات المسلحة والإفتقار إلى الحكومات الديمقراطية المنتخبة في كثير من الدول الأفريقية، كما فضل أصحاب التيار المعتدل التدريجي بزعامة الرئيس الجنوب الافريقي تابو مييكي ومن ورائه نيجيريا وكوت ديفوار ومجموعة من الدول الافريقية جنوب الصحراء - الخطوات التدريجية على القورية في التنفيذ، وأنهم يرون بقناعة ضرورة إصلاح البني التعتية للقارة وعلاج مشكلاتها قبل إقرار خطوات الحكومة الموحدة للإنتحاد الأفريقي، وتأهيل الدول الأفريقية إقتصاديا واجتماعياً وسياسيا بعد حسم مشكلات الإصلاح السياسي والقبول بتعديات الديموقراطية، ومواجهة القلاقل الداخلية والصراعات القبلية والإرهابية، ومشكلات الفسناد والأمراض الطاحنة مثل الأيدز والسل والكوليرا، خاصة وأن من أهم أسباب إهدار إفريقيا لفرض النفدم غياب النظم الديموقراطية مما جعلها مساحة مفتوحة لتعاقب الانقلابات المسكرية، وعدم الاستقرار السياسي في العديد من دول القارة، كما أن غياب نظم المكم الرشيدة أدت إلى تلشي الفساد والقبلية

لقد كشفت قمة أكرا رغبة أفريقية قوية في إقامة وحدة حقيقية شاملة، بجانب رغبة قوية للمجتمع الدرلي في أن يكون له دوراً في إنتشال أفريقيا من واقعها المؤلم وبخواها الألفية الثالثة قوية طموحة، ويؤكد ذلك الأراء والإفتراحات التي أبداها الحضور في القمة ومن أهمها:

 الرئيس حسنى مبارك أكد ضرورة حل المشكلات السياسية والنزاعات المسلعة والإرهاب أولا، وطالب دول القارة بالتكاتف لمواجهة التحديات، وأعلن أن تحقيق الوحدة الأفريقية وإستكمال دعائمها وأركانها يتطلب العمل المشترك على مسارات متوازية تتكامل فيما بينها، وتضمم الركائز الضرورية لبلوغ الغاية وبق منهجية سليمة وعلى أسس قوية وواقعية. العقيد معمر القذافي حث الدول الأفريقية على الإتحاد تحت لواء حكومة واحدة لتتمكن من مجاراة العولة، وإن على الأقارقة التوحد أو الموت، وأنه جندي أفريقي ومهمته تشجيع من أسماهم أخوته الأفارقة ليستفيقوا. الدكتورة عائشة روز مساعدة الأمين العام للأمم المتحدة أشارت إلى ضرورة مضاعفة الجهود داخل القارة الإفريقية لتحقيق الإصلاح المطلوب خاصة فيما يتعلق بمحاربة الفقر والمرض والفساد التي ترتفع معدلاتها.

ه باروسو رئيس مفوضية الاتماد الأوروبي طالب بضرورة تبنى الوهدة على غرار تجربة الاتماد الأوروبي المتدرجة والمبنية طى أسس راسخة بدأت بإصلاحات سياسية وإقتصادية ومالية. ه جوزيه سوكراتيس رئيس وزراء البرتغال أعلن أن أوروبا وإفريقيا بحاجة إلى العمل معاً بشان القضايا الدولية كالبيئة

والحكم الديموةراطي، عمر موسى بارادوا الرئيس النيچيرير أكد أهمية ألا تفقد إفريقيا توجهها صوب الهمدة والإندماج والعمل المشترك في خضم عالم اليوم الذي يتكفل اقتصادياً وسياسياً، وأن نيهيريا تدعم فكرة توحد إفريقيا في كيان واحد، كما أن الشرج في الوصول إلى هذا الهدف هو أمثل طريق لتحقيق الوهدة المطلوبة للدفاع عن مصالح القارة،

ه جون كوفور رئيس غانا أشار إلى أن إفريقيا تحتل المكانة الثانية عالمياً من حيث المساحة جفرافياً ولكنها لا تحتل المرتبة الثانية في أي شيء أخر * عبد العزيز بوتظليقة الرئيس الجزائري أكد أهمية تعزيز الإندماج في القارة الاقريقية.

الماج عمر بونجو رئيس الجابون أكد دعم بلاده لقكرة حكومة الإتحاد الإفريقي.

* مواى كبياكي رئيس كينيا حذر من التسرع في إعتماد حكومة موحدة لإفريقياً، وطالب بضرورة التدرج في هذا النهج والعمل على مل المشاكل المثيثية التي تواجهها القارة.

هذا وبالرجوع إلى مؤسسات الإتحاد الأوروبي نجد أنها تشكلت في إطار متدرج راعي جميع الإعتبارات الخاصة بكل دولة وظروفها وأوضاعها، ولقد كان هذا التدرج من أسباب نجاح الإتماد الأوروبي، لذا الابد من

الأخذ في الإعتبار الظروف الموضوعية والذاتية لكل دولة بل وللمنطقة كلها إنَّ الْقَارَةِ الْإِفْرِيقِيةَ تَعَانَى الصراع في دارفور والصومال بِجانب الطَّقر والجِمَّاف

والمشكلات الإجتماعية، ولذا فإن أمامها مشوار طويل لابد من قطعه قبل الوصول إلى الهدف المطلوب، ولابد لدولها من حسم مشكلات الإصلاح السياسي والقبول بالتحديات الديموقراطية، ومواجهة الصراعات القبلية

والارهابية خاصة وأن معظم دول الانتحاد الأفريقي لا تريد التعجيل بتشكيل حكومة للقارة الأن ولكنها تضضل إتخاذ خطوات تدريجية لبناء قارة أفريتيت وحدة بشكل أقوى.

المنالد أحمل دوريات إهسداء

لشالات المنشورة لا تعبر بالضرورة عن راى الجلة وإنما تعبر عن اراء كتابها ويجوز إعادة النشر مع الإشارة إلى المصدر من أجل الشركات الراغبة في تحقيق انتشار أوسع وزيادة سبيعاتها بادروا بالاتصال لحجر مساحة الإعلان



وزارة الإستثمار الشركة القابضة للنقل البحري والب

شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع احدى الشركات الرائدة العام في مجال تداول الحاويات والبضائع بميناء بورسعيد ومنطقة الشرخ المؤسط وقد أنشنت الشركة لتحقيق الأهداف التالية :

- تقديم أفضل الخدمات والتسهيات لبواغر الحاويات من مختلف الأجيز . و التي تتاوى محطة حاويات الشركة.
 - تطوير التشغيل عن طريق أحدث النظم التكنولوجية والعلمج في تداول الحاويات لتحسين خدمات المحطة وتحقيا أعلى إنتاجية تنافسية عالمية
 - زيادة معدلات المتداول حاماً بعد عام حتى وصلت الم اكثر من، • • • • • • • حاوية مكافئة في • • • • / ٢/٠ • ٢ م .
 - تداول البضائع العامة والحبوب الصب بامان وباقا تكلفة وأعلى كفاءة من خلال الموارد البشرية ذات الخبرة العالية

تشاط تداول الخاويات

- ساحة الحاويات ١٠٠٠٠٠ عم٢
- . الطقة استوية المتططة ٥٠٠٠٠ مغرية مكافة .
 - المعدات : المعدات : المعدات عملاق .
- الرنش رسیف متحرك. اونش ساحة عملاق (RG) ونش ساحة (R.S) ۱۹۹۰ موانی پلمظورة

نشاط تداول البضائع

يتم بالشركة تناول جميع انواع البضاعة العامة والحبوب الصم الطاقة التخاريتية للبضائع الصنب ٨٠٠٠٠ طن . محدل التداول ٨٠٠٠ طن / يوميا .

الميناء الجاف

أ، يقع طن مساحة و م لا يمنيلة العاشر من رمضان . - طاقة المبطلة . . لا حاوية مكافلة بضائع عامة / سيارات مساحة المغزن العشترك . . . ٧ م ٧

شارعي مصطلي كامل وعزس ميثي هيئة ميناء بورسعيد الدور السادس
WEB: www.pscchc.com

E-MAIL:Info@pscchc.com

1777703177 كالمارية المسادية المارية المارية

MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY

www.mscegypt.com



Daring to be different

Hot Line 19673 (19 MSC) Head Office: 55 Sultan Hussein St.

Tel: +203 4884000

Fax: 203 4884001 Customer Service 203 4884008





web: www.rovallogisticsintl.com











- Consolidation
- Customs Clearance & Documentation with Electronic Data Interchange (EDI)
- · Warehousing & Distribution
 - Removals

- * How did we arrive at Solution for this difficult equation? * How could we have the ability to break the routine?
- Fairs & Exhibitions · Project Logistics
- * How could the cost of time element becomes zero?
- · Inland Transport

Insurance Door To Door Coverage

With us costs reduced . . with us quality is increased.

Electronic Procedures Distinguished Administration.

You can count on us at all times under all circumstances for electronical customs clearance of your imported and exported cargoes specifically in Sokhna Port and Egyptian Ports in general



Cairo Office: 29 Farid St. Heliopolis, Cairo, Egypt Tel.:+202-4149944-4184423-4184283--- Fax:+202-4184428-4148877 AlexandriaOffice: 10 Al Mathaf Al Romany - El Messallah- 2nd floor Tel.: +203 - 4838952 - 4838951--- Fax.:+203 - 4877792 Sokhna Port Office: Sokhna Port Suez, Egypt Tel.: +2062-3710050-3710219 --- Fax.: +2062-3710051-3710221 Port Said Office: 21 El Gabarty Street, Port Said, Egypt Tel.:+2066-3352940-3352941 --- Fax:+2066-3352943 Cairo Airport Office: International Cairo Airport International Export Center - Office N°204

Tel. Direct: +202-2671468-2670671-2670672- EXT. 204

فررت وكانة 'ناسا' الأمريكية إطلاق ثارت رهلات فضائية يقمعل كل واحدة عن الأطرى
 فررت وكانة 'ناسية الإلى في 7 أضحطى الجارى محيث يتم إطلاق مكان التباول وصلى
 فرحلى منت صبعة (رواد لقل بعض المواد الضرورية لإكمال بناء محملة الفضاء الدولية في التباول المناس المناس الإنساات
 القضاء الخارجي، والرحلة الثانية ستكرن المرورة، أما الثالثة في طلاق قدر مساعى الإنساات

ه بقام معرض بدن بيلا لبناء والتشييد في الفترة من 8 إلى 12 أضحلس الهاري بالعاصمة و المنظم على راسم تقامة المعارض الفارمية التي تقوم بتنظيمها المجموعة العربية التسدي ه تقام مباراة كاس الصور المطلى المسرمية بين بطبل الموري و الكامي بيم و المسلس الهاري، و بعنظل بطولة الديري المعازز المصري يوم 13 من نفس الشهر وتنتهي في شهر مايد العام بعد

ه تنظم دار الأوررا المصرية فعاليات الدررة 17 لهرجان نقدة مسلاح الدين بالتقاهرة وقابيتهاى وصديقة الشلالات بالأسكندية التي تبدا بهم 10 أنسطس الجاري، وتستعر لمدة أسبويمين، روشارك على للهرجان نجوم القائدا الدرين و4 فرق عالية عن مدرييا والملجر والذمسا وأمريكا بالإضافة إلى 3 فرق الموسيقي العربية وأوروا الاستكندرة لقائدا الدرين.

أستشبياً مقبولة بأنهائية كالرائطة (كرة أليد غدل اللترة من 12 ألي 17 المسلم الباريخ.
 أستسر المديرات النابعة لوزارة التضاميل الإجتماعي بالمناطقات المسرية من 15 أمسلم الجاري بنظير طالبة الرائمية المن المرائح المالية المناطقة المناط

قررت المحكمة القضائية الطبية البريطانية على أول جلسة علنية التحقيق الموسع في
 ملابسات وأسباب وفاة أشرف مروان يوم 15 أغسطس الجاري.

 « يقام مهرجان أراب باندا بكندا يومي 18 و 19 أغسطس المجاري، ويشارك في إحياء المطلات تجوم الغناء محمد منير وأصالة والشاب خالد ودينا حايك والمطربة الكندية شائنل شمندي المواودة بالإسكندرية.

ه أعلن الإتحاد الياباني لكرة القدم أن اليابان بطلة أسيا ستلتقى مع الكاميرون وبياً يوم 22 أغسطس المارى في أويتا جنوب البلاد وذلك إستحداداً لتهانيات مسابقة كرة القدم في النهرة الإلمدسة.

ه قررت الجَمِة الإدارية بالأسكندرية برناسة اللواء أحمد عبد الله تحديد إنتخابات ناديي الأوليمبي والصيد السكندرين حيث تجرى إنتخابات الأوليمبي يوم 24 أغسطس الجارى والمديد يوم 31 من نفس الشهور

ه تستضيف القاهرة بأرض المارض بعديثة نصر العرض والمؤتمر الدولي للأدوية والكيماويات خلال الفترة من 2.8 . 30 أغسطس الجاري تحت رعاية البكتور حاتم الجبلي وزير العسمة والسكان والمهندس رشيد محمد رشيد وزير التجارة والصناعة.

بيان بحركة الركاب (قادمون – مغادرون)بمواتئ مصر خلال شهر مابه 2007

				- 4				
New Y	Ilmegan	des links	سفاجا	approximate and the same of th	3	May all	Promise of	البيان
45492	3478	4389	21296	6348	0	9981	0	وصول
45930	3358	3479	20417	6434	0	12242	0	مقادرة
91422	6836	7868	41713	12782	0	22223	0	الإجمالي

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل بيانات مينائي الإستخبرية والمخيلة حتى 30-66-2008

عدد رحلات السفن بالموانئ المصرية طبقاً للأنواع الرئيسية للسفن خلال مابه 2007

البيسان	(Sunding)	brying	taujat.	يون سميية (غرب)	شرق يور سعيد	العريش	limegan	1 grange	Park and	lia, as	مطاجا	lland tab	ايو عسون	هرم الهيغ	Cristi	المخيرا
سفن بخمائع عاملة	0	0	128	52	2	36	11	26	0	15	12	0	0	7	0	289
سان مب جاف	D	0	23	3	0	3	0	1	0	0	4	1	0	-0	0	35
سائل مىپ سائل	0	0	30	6	0	0	0	28	0	I.	0	0	0	0	0	65
حاويات	0	o'	87	83	78	0	5	3	0	0	0	. 0	0	. 5	0	261
سان ركاب وسيلمة	0	0	0	19	0	0	9	3	0	23	29	0	0	29	0	112
اشرى	0	0	2	201	0	5	1	2	0	2	- 2	0	0	0	0	215
100 11 1500	1 (4)		in.	380			100	500		137						

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل بيانات مينائي الإسكندرية و الدخيلة حتى 30-66-200-2006

حركة الموانى المصرية خلال شمر مايو 2007

بيان البضائع الواردة لموانئ الجمهورية خلال مابو 2007

مياز	Die bink	and in con-	No.	1	State Same	Steel	4600	47.0	E.	**
الإمكترية										
45a.el										
Mpc	250	247.7	82.5		43.0	623.2	56.4	161.6	841.2	270
And a	39.2		7.5			46.7	75.1	100274.4	100396.2	364
الرق يوسيد	~	٠					24.8	50LJ	528.9	93
depti									,	44
begu	43	1.3		3.0		8.6			8.6	26
G _p (E)	1163	1.14		2.0	85.69	205.03	3.79		208.83	63
lplke.	74.8	17.6	31.6			124		-	124	47
Sand-Jones S									~	1_
iquit pl										
(ens)			-							
- Clark						-				-
Jugge	484.6	267.8	121.6	5.0	128.69	1007.69	160	100940	102107.6	895

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتمديل بيانات مينائي الإسكندرية والدخيلة حتى 30-66-2008

بيان البضائع الصادرة من موانئ الجمهورية خلال مايو 2007

البيان	1	April 1, Callenta	Ectytato	1	ميراك ومبعدات	of the same	Steple	4670	500	i i	1
Igainaji	-									-	
Habet.	-										
Mari	48.2	8.2	97.5	151.0	32.2	382.9	720	49.9	108.7	878.7	270
Sphengly.	. 11	9.6			15.4		36	\$2,0	233.6	351.6	.364
شرارجوستج			*					8.4	479.4	528.8	80
العريش		33.2	114				147.2			147,2	44
Deput	3.6	7.9	2.4		0.2		14.1			14.1	26
الإسة	25.1	1.0	80.4	24.2			130.7	9,7		140.4	63
44	4.7	6,9	32.9		0.1		44.6			44.6	47
المعراوين			30.7				30.7			30.7	1
أير القصون											
ensi											,
Stane!											
الإجدال	92.5	66.5	357.8	175.2	47.9	382,9	1122.8	199.9	812.7	2135.4	895

هذه البيانات غير نهائية وقابلة التعديل بيانات مينائي الإسكندرية والدخية حتى 30-60-2006 بيان بعدد الحاويات المقداولة بمواني المجمهورية

خلال مايو 2007

Hosts		0(8)		100	Allena	ميناه	
5.00	July .	do	440	Jeni	phase	solo.	223000
40455	19123	11831	17232	11333	5839	5494	Islani
78451	58911	24858	34063	19559	10667	8563	پورسمید(غرب)
126142	128765	57473	61250	7582	4792	2790	grapp JyS
2.0	0	. 0	Ð	1	14.	3 .	Deput
1348	. 0	0	0	1247	576	672	Their
246514	206791	94224	112575	29715	21994	17821	Marie Village

هذه اللبيانات غير نهائية وقابلة للتعديل بيانات مينائي الإسكندرية والدخيلة حتى 30-06-2006



مدر بيانفت هيئا ميناء الإسكندرية : إدارة الإحصاء يهيئة الميناء

way of hedging the transferability risk is for the operator to be paid via interfere in any way during the construction or operating phases. an account opened outside the host country (offshore account). Use provided the concessionaire compiles with these requirements, However of such accounts frequently requires approval by the local authorities. concessioning authorities frequently do intervene in the name of public When an offshore account can be opened, exchange controls or the prohibition of the export of foreign currency from the host country the protection of the environment, or simply on an arbitrary basis,

case, the monetary risk is not hedged, but eliminated. In the contrary case, where no authorization can be obtained to open an offshore account, other measures must be considered. The concessionaire should seek convertibility and transferability

such quarantees often become political issues.

As for the exchange risk, this can be partially hedged by ensuring that the majority of expenses are paid in local currency; for example, by raising part of the debt in the currency of the host country. However, frequently this is not sufficient. It is rerely possible to raise the required funding for large projects locally. Further, foreign investors must be remunerated in foreign currency. The latter also applies to part of the purchases and personnel expenses (expatriate personnel). Where conditions allow, hedging products (e.g., exchange rate swaps) can be used to manage the exchange risk. If, on the contrary, such products do not exist due to the instability or weekness of the host country currency, the exchange risk represents a major problem as it can only be carried by the shareholders and/or lenders, unless an exchange rate guarantee can be obtained from the central bank of the host country. The latter solution can only be envisaged in the event the project is of critical importance for the host country. Such considerations again add a political element to management of exchange risk.

Economic risk

Port activities form part of national and international transport chains. The volume of trade moving through these chains depends to a large extent on macro-economic factors, namely population, consumption, production, exports, etc. Consequently, the macro-economic situation and its expected evolution have a strong impact on the level of activity in a port, it is essential to take this element into account in the market survey undertaken for the purpose of estimating the traffic and throughput risk. The principles of traffic and throughput risk sharing are analysed in a later chapter devoted to this subject.

Force majeure.

Force majeure generally covers all events outside the control of the company and events that cannot be reasonably predicted, or against which preventive measures cannot be taken at the time of signature of the contract, and which prevent the operator from meeting his contractual obligations. Apart from this general definition, cases of force majeure are generally stipulated in the contract. These include: Natural risks: climatic phenomena (cyclones and exceptionally heavy rainfall), earthquakes, tidal waves, volcanic eruptions;

· Industrial risks: fire, nuclear accident;

- Internal socio-political risks: strike, riot, civil war, querrilla or terrorist activity; and
- · Risks of war or armed conflict.

In certain contracts, unilateral decisions by the local authorities can be included in the list of events covered by force maleure, in particular where such decisions discriminate against the operator.

These risks are included under country risks, as it is the national context that determines the probability of their occurrence. It is reasonable that, if any such event occurs, it should result in the suspension of reciprocal obligations of the parties involved, with a resultant limitation (although not elimination) of their consequences. The contract can also include procedures for sharing the burden of the consequences of such events between the parties, in particular where the operator is managing a delegated public service.

Interference risk

Interference or "restraint of prices" risk covers those risks that relate to the direct intervention of the public authorities in the management of the project.

Public service requirements are normally defined in contract specifications, and the concessioning authority should not, in principle,

service or for the protection of the users, for reasons of security, for would have no direct impact on the economics of the project. In this Such interference can take the form of the imposition of new operation requirements, additional investment or new constraints, the result of which is to increase operating costs or reduce revenue.

Intervention by the government may be well-founded, but the concessionaire can then legitimately expect compensation from the guarantees from the government or central bank. Decisions about concessioning authority for the constraints imposed and indemnification of losses resulting from the concessioning authority's actions.

The best way of attenuating the interference risk is to have a contract that not only states unequivocally the objectives of the parties, but also specifies the limits on government authority to intervene. The contract may also include provisions that will obviate the need for arbitrary government intervention, e.g., price escalation clauses or the obligation to increase capacity above a cartain traffic/throughput level.

Clearly. It is impossible to foresee all events that might give rise to intervention by the government. Hence, it is a good idea to include contract provisions that call for periodic meetings to discuss the status of the contract and allow for renegotiation of the contract to adjust the concession agreement to account for significant changes in circumstances.

Political risk

The operator cannot control the risks inherent in decisions taken by public authorities. The operator naturally seeks protection against harmful decisions through the clauses of the contract by transferring this risk to the concessioning authority. This is not sufficient, however, since non-compliance with the terms of the contract by the concessioning authority or the government is just one of the risks facing the operator. Additionally, the approval of contracts or the issuance of authorizations from administrative authorities can cause delays and increase costs for the operator. Finally, the risk of expropriation or nationalization is a danger. The risks of non-compliance, inefficiency or expropriation and nationalization are grouped under the designation of political risk.

Apart from the detailed analysis of contractual commitments, there is also the problem of the credibility of the applicable legal system. The effectiveness of contractual commitments depends initially on the mechanisms available for settling disputes. Recourse to International arbitration is desirable, involving a neutral jurisdiction applying recognized international rules, such as those of the International Chamber of Commerce. Likewise, the applicable contract law can be

that of a mutually acceptable third-party country. This purely contractual approach, while useful, is frequently inadequate to ensure the acceptable management of the political risk. In practice, the arbitration phase of disputes is rarely reached, but when this is the case it reflects degradation of relations to such an extent that the

future of the project is very often threatened.

There are, however, other strategies for protecting against political risk. The inclusion of multilateral organizations, such as the World Bank or the International Finance Corporation among the shareholders or lenders represents a form of protection for the operator. The presence of these institutions is not a formal guarantee, but governments generally seek to avoid antagonizing these important multilateral institutions by imposing measures that would upset the equilibrium of a project in which they are involved. Similarly, the financial involvement of sponsors or lenders from the host country can also serve to limit the political risk.

Another approach involves recourse to the export credit agencies such as COFACE in France or Exim Bank in the United States, which act as guarantors for the political risk during the loan period.

Actual insurance cover can also be obtained to hedge certain specific risks. Such policies can be obtained from both public insurers such as MIGA (World Bank Group) and private insurance companies.

Quantification of the political risk is always a delicate matter, and there are no reduction or hedging methods that make it possible to eliminate the political risk entirely. Thus, if the perceived political risk is great, and the ability to mitigate those risks is slight, the operator may opt to abandon the project.

To Be Continued

Risk Management

Part 1

DR. ISMAIL MOBAREK

Public-Private-Parimership Projects



Introduction

1. The World is wilnessing a vast movement towards be privalization or private management of public services or infrastructure. This is occurring in both the industrialized as well as the developing countries. This trand is specially marked in infrastructure projects in general, and the port sector in particular, where calls for tenders, either all infractioning private management of infrastructure projects particularly under the control of the government.

or a public entity, have increased substantially in the last discade.

2. This trench has created a market for companies to develop infrastructure concessions. Projects of this type, which are frequently set up on a project financing basis, generate significant risks for the various parties involved; i.e. private sector, investors and lenders. These developments also require public autorifies to take on a new role, that of concessioning authority' or regulating authority. These takes of economic, social, spatial and temporal regulation, to achieve the best balance among the interests and demands of the various infrastructure entiles and the general public.

3. One of the essential conditions for the success of infrastructure management reform projects is the ability to identify risks. This are prerequisite to determining optimum risk sharing between the various participants according to their respective capacities for the management and their willingness to carry these risks. The World Bank: proposed to address the question of risk sharing another by yearmination of what it signifies from the point of view of the concessionairs; for example terminal operator in a port. The too proposed would Include: (a) a set of principles constituting a "code of good practice" that have proven acceptable to all parties for risk ellocation and sharing in the various ellusions; and (b) an assessment grid that can be used to perform a quick evaluation of the main facility of a candidate concessionaire to manage these risks.

Principles

Two principles should be applied in situations where the activity
of the concessionaire represents delegated management of a public
service.

service:

(a) Reduction of the projects global risk (and consequently project cost) requires the proper allocation of risk. Risk sharing between concessional authority and concessionairs on one hand, and the various sponsors and fenders on the other, must be beard on analyses designed to identify and allocate risks to those parties which can carry tham best (with least negative impact), and (b) Any risks allocated response to the project of the project

Types of Risks

5. There are numerous risks in infrastructure projects, some are general for all, but others are specific for certain infrastructure projects (types. There are specific risks for highway projects, railway projects, almost protect projects, procentrating on common risks among infrastructure projects, risks can be grouped under four categories, amenie. Country risks; Project risks; Regulatory risks; and contractual risks. In the following paragraphs we will try to explain each of those risks and what they encompass.

6. (a) Country Risks

This section deals with risks resulting from the national and international framework within which the project must operate.

Legal Risk.

1. The World is witnessing a vast movement. Legal risks arise in connection with the tack of precision in and the towards the privatization or private management possibility of changes in the legislation and regulations governing the of public services or Infrastructure. This is project, it must be assumed that a set of rules exist at the time the occurring in both the Industributed as well provided in Infrastructure.

project is intigated.

Insufficient precision in applicable laws and regulations can lead to insufficient precisions and hardfore creatises a risk. In some cases largel insufficient precisions and hardfore creatises a risk. In some cases largel issues can be extremely complex, not only because laws and regulations can be subject to a variety of interpretations, but also in terms of jurisprudence. Furthermore, common practice frequently imposes a number of mandatory rules in terms of port operation (e.g., FOB Dunkirk, Antwerp). Consequently, a thorough legal analysis should be undertaken prior to the implementation of the project. Especially when the project is located in a locate unfamiliar to the operator, it is prudent to call on the services of local legal advisors specializing in the various disciplines involved in the project. This project. This complex is project. In prementation. The risk of non-compliance by the operator with legal or regulatory requirements through ignorance is one carried exclusively by the operator.

The risk of changes in legislation or regulations stems from the possibility the circumstances in effect at the time of their promulgation may change at a later date. In line with the principles put forward at the beginning of this chapter, one can argue that the operator is justified in calling for guarantees of the stability of the legal environment to guard against changes over which the operator has no control. Nevertheless, any such guarantee of legal security should not come at the expense of fair competition among operators as long as continued operation of the public service is not isopardized. On the other hand, in the case where management of public service is delegated to an operator, the operator is not in an ordinary business situation. Firstly, because the permanency of his activity is essential to ensure continuity of the public service. Secondly, because the degree of regulation imposed on the operator may well prevent the latter from adapting to such changes in the legal environment. Consequently, it is desirable either to guarantee stability or to include a contract revision clause to avoid situations where change in the legislation or regulations could put the financial viability of the project in jeopardy.

The risk of changes in legislation relating to the environment can be particularly significant, and can materialize during the construing the particularly significant, and can materialize during the construing and/or the operational phase. Prior to any decision concerning privatization, the prudent consessioning authority should undertake an environmental study of the project. Conventionally, such studies distinguish between:

- The impact of the construction of marine infrastructures on the existing marine environment:
- Management of pollution from ship wastes;
- . Management of dredging-induced contamination; and
- Management of pollution resulting from accidents.

With respect to environmental risk management, the aspects specific to environment related regulations should be established prior to the bidding process and, where appropriate, negotiated at the time of signature of the contract. Any increased construction costs caused by changes in environmental legislation during the life of the concession should frigger renegoliation of the contract between the two parties to define the amount of and procedures for indemnification of the operator by the concessioning authority.

Monetary risk.

In a country where the national economy is weak or unstable, macroeconomic problems or fiscal rules imposed by the host country creat or risk, for both shareholders and fenders, that the project may be unable to generate sufficient income in strong currencies. The main monetary risks that can create this situation include:

Exchange rate fluctuations,

Non-convertibility of the local currency into foreign currencies; and
 Non-transferability (i.e., funds cannot be exported from the host country).
 Where the project can generate foreign currency income. The best

احتماعات اللجنة الفنية العربية للنقاء البحري

دعوة الدول العربية إلى إقتراح معايير محددة لإنشاء بعض المشروعات الخاصة بالبنية الأساسية لمشروعات النقل التي تربط بين الدول العربية وتشمل الطرق والسكك الحديدية والموانئ البحرية







نعيم بن إبراهيم النعيم

تمهيدا لعرضها على القمة الإقتصادية القابمة ويتلقى إتماد الموانئ البحرية العربية مالياً ردود الدول العربة حول أنشروعات المدرجة بالإنفاقيات الثنائية والإقليمية التي تكون الدول العربية أطرافاً فيها لضمها للف القمة. جاء ذلك في



الاجتماع الأخبر للجنة الفنية التي يرأسها تعدم بن إبراهيم النعيم رئيس الإتصاد العربي الموائئ ومدير عام ميناء الملك عبد العزيز بالدمام حيث تمت دعوة الدول العربية والمنظمات والإتصادات العربية العاملة في مجال النقل لاقتراح الموضوعات التي تتعلق بالشرعات ذات التأثير المباشر على تعزيز التكامل والإندماج الإقتصادي بين الدول العربية، سواء كانت ثنائية أم

متعددة الأطراف أم جماعية مم إقتراح أولهباتها وقدتم تشكيل فربق عمل من كيار المسئولين بوزارات النقل بالدول العربية لهذا الفرض، وقد ناقشت اللجنة الفنية كيفية تأهيل الدول العربية للعمل بنظام النقل متعدد الوسائط

مضور السيد اللواء عصام بدوى الأمين العام لإتحاد المواني البحرية العربية ود. رشيد عليو مدير السوق العربية المشتركة والإتحادات العربية بمجلس الوهدة الإقتصادية العربية، حيث تم إستعراض الجهود التي بذلها مجاس الوحدة في هذا المجال، كما تمت دعوة الدول لعربية التي لم تصدر حتى الآن تشريعات منظمة للنقل متعدد الوسائط إلى أخذ للبادرة والعمل على مواصة تشريعات وقوائين النقل لديها لإستيعاب هذا النظام لواحهة التطور العالم في هذا المجال وتم تشكيل فريق برئاسية الجمهورية التونسية وعضوية الدول العربية لإعداد مشروع إتفاقية عربية للنقل متعدد الوسائط إسترشادا بالقانون التونسي الذي نظم هذا القطاع وكذلك القانون الأردني. وفي الاجتماع الذي حضره د. عبد الطبح بسبوني عميد مركز البجوث والإستشارات لقطاع النقل البحرى تمت مناقشة تشكيل فريق عمل برئاسة جمهورية مصر العربية لحفظ المسالم العربية، وتوحيد الأراء في المناقشات الدولية المارية بخصوص مشروع الصك الدولي بشأن قانون النقل التابع العنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي بونيسترال.

ناو تشلنا لحظة تعامد الشمس على هذا الخط لكونت طلاً له يمائله

فإن استخدمنا هذا الظلُّ بالقاع كخط سير نظراً لتماثله تماماً لفط

السير الأمثل بالسطح، ووقعنا عليه عدة نقاط مختارة، بمسافات ثابئة

مناصبة، وثبتنا بالنقط هذه، العلامات الإرشادية القاعية المبتكرة،

لاستقبلت بوضوح وتميز، على أجهزة قياس العمق بالسفن المارة قوقه طالًا أن السفينة تبحر على خط السير الأمثل بالسطح ، فإن لم

تظهر هذه المائمات ، أو اختفت بعد أن كانت ظاهرة على مين العمق ، فهذا يعنى أن السفيئة انحرفت عن خط السير الأمثل ، حتى وإن كانت لا

تمامة على منتصف القاح

المبتكر ريان / محسن نجم عطية نجم

كبير مرشدين أول - هيئة قناة السويس

نجمات الإرشاد القاعية علامات إرشاد جديدة لم تستخدم من قبل براءة اختراع صادرة من وزارة الدولة لشئون البحث العلمي- أكاديمية البحث العلمي والتكثو لوجيا رقم 23688

بهدف زيادة تأمين سيلامة السفن أثناء إيجارها بالمياه الضبقة والمعددة .. (قنوات ، ممرات ، إنهار ، مداخل مواني ، أو طرق أقتراب لمنصات بحرية عاملة .. الخ)، ورفع معدلات التأمين إلى الدرجة التي عندها، تنعدم الحوادث، أو تكاد،

استُمبثت وسيلة إرشاد جديدة تماماً ، لم تستخدم من قبل، تدعم وتضيف للوسائل المائية المروفة والستخيمة. رسيلة إرشاد قاعية باستخدام علامات إرشاد مناسبة لارتداد الأشعة الإلكتروزية المبادرة من أجهزة قياس الأعماق بالسفن، تثبت بالقاح، على مسافات ثابتة، متماثلة تماماً، وذات ارتفاع كاف، لظهورها بوضوح وتميز، على فترات زمنية وإحبة، على مبينات أجهزة قياس العبق بالسفن البحرة الستغدمة لهذا المجرى ، وذلك عند ثبات السرعة الفعلية وتكون السفينة فوقها تماماً، أسميناها: علامات نجمات البحر الإرشادية (SEA STAR P-M)

فَإِنْ تَخْبِلْنَا أَنْ هَمْ سِيرِ السَّفِينَةِ أَمِنْ تَمَاماً وَأَنْ السَّفِينَةِ تَسْبِرِ آمِنَةٍ في يسر وسَلام، أي أن موقع السفينة أثناء الإبحار أيضاً آمن، وأن عنصري السلامة (السير الآمن بالموقع الآمن) مترافران، لأمكننا في هذه الحالة، تسمية هذا السير بـ .. خط السير الأمثل .



يحه ، حيب أن مواقع الأمن للإيجار قد تغير وأصبح غير أمن وهذا انذار يهجب طينا التصرف السريم الأمثل فورا وفي الصال للمودة الي السير الآمن والمواتع الامن على غط السير الأمثل وهذه هي الإضافة المنوه عنها التي تزيد

من معدلات الأمان وتقلل من معدل الموادث قبل حدوثها .

شبكات الكهرباء لدول حوض النبل ثم توقيم عقد إنشاء 3 محطات ديــزل بالجنوب السوداني بإستثمارات 100 مليون جنيه وذلك في إطار المنحة المصرية للسودان البالغة 154 مليون جنيه، وقد صرح الدكتور حسن يونس وزير الكهرباء والطاقة أن التعاون المصرى السودائي يتضمن 3 مجالات مهمة متعلقة بالكهرباء والتعاون في مجالات التدريب، كما أن دراسات الربط الكهريائي بين مصبر ودول حوض النيل الشرقى السوداني وأثيوبيا تنتهى خلال الأشهر الثلاثة القادمة لتبدأ بعدها الإجراءات التنفيذية لريط شبكات كهرياء الدول الثلاثة في شبكة واحدة، وذلك في إطار مشروع الريط الكهربائي لدول حوض النيل

التوقيع الإلكتروني في مصر

تقرر تنفيذ وتشغيل مشروع إنشاء هيئة سلطة التوقيع الإلكتروني وإصدار الشبهادات الرقمية أواشل العام القادم، وقد أكد المهندس أشرف فوزى مدير برنامج البنية الأساسية للوزارة الدولة للتنمية الإداريسة أن الوزارة بالتعاون مع وزارة المالية ستقوم بتنفيذ هذا المشروع وفقاً لمنظومة القانون رقم 5 أسنة 2004 الخاص بتنظيم التوقيم الإلكثروني المعتمد من هيئة تتمية ممناعة تكنواوجيا المعلومات بصفتها الهيئة المنوط بها إعتماد جهات التوقيع الإلكتروني وما تصدره هذه الجهات من شهادات التوقيع الإلكتروني في مصر

معدلات قياس الأداء للإدارة المركزية للمنطقة الشمالية والغربية (عن شهريونيو 2007)

	AM.	تاليم	طرق ال		, الإقراع	متوسط زمز		مید	البيان
	التظمان	أغرى	مادة أولى	إجمالي	صاحب الشان	جهات العرش	العمل الجمركي	البيانات الجمركية	
-	11		1320	63 ساعة	38.5 ساعة	21.5 سامة	3 ساعة	1270	المركز المطور بالإسكندرية
3	12	1.31	5155	75 ساعة	50,5 ساعة	23 ساعة	1.5 ساعة	6286	الركز المطور بالدخيلة
12	38	1.92	6338	No. 6.62	₆₅₀ 3.17	2.57 يوم	88.0 _{MA}	7530	ألإدارات المركزية التابعة









and Groetics Desider





FIG. 139

























جائزة نوبل في الاقتصاد







تاريخ مختصر للنائو مر اول فاستوار الى أعلان كاستور للمسرد والموائدة الأمريك ramotech

NANTECHNOLOGY'S BID FOR RESPECTABLITY IS COLORED BY THE WORLDS ASSOCIATION WITH A CABAL OF FUTURISTS WHO FORESEE NANO AS A PATHWAY TO LITOPIA

A few 10⁴ MILESTONES

* 1959 Richard Faynman gives his famed talk "There's Plenty of Room at the Bottom " on the prospects For miniaturization.

- * 1985 K. Eric Dexier publishes engines of Creation, a futuristic
- 1989 Donald M. Eigler of IBM writes the letters of his
- company's name using individual xenon atoms. * 1986 Robert Curl, Jr., Harold W. Kroto and Richard E. Smalley
- discover bucky balls which measure about a nanometer in
- *1991 Sumo Lijma of NEC in Taukuba, Japan, discovers carbon nanotubes.
- 2000 The Clinton administration announces the National Nanotechnology initiative, which provides a big boost in funding and gives the field greater visibility.

Fig. 119

1981 Gerd Binnig and Heinrich Rohrer create the scanning tunneling microscope which can image individual atoms. book that popularizes nanotechnology

IT = Information technology is a subdivision of nanotechnology كلنتون وقبلة ريتشارد فاينمان قالوا أن من المكن في

الستقبل تذرن حميم العلومات المحودة في مكتبة الكونجرس في وأشنطن على رأس دبوس، وهذه النقطة تكفى لتويع أهمية النانو تكنواوهي للإدارة

يجميع قروعها

Nano and stem cells

الغلايا الجذهية هي خلايا لم تحدد وظيفتها بعد وإذلك فهي تستغيم اتحل مكان أي نوع آخر من الخلايا المسابة لتقوم بدورها وهذا هر السبب أن أطّب عدّه الخلايا تزخذ من الأجنة وهو الذي يسبب مشاكل أخلاقية عديدة. Stem cells are the most unspecialized cells. That is to say, they are un-programmed cells and therefore found in early stage embryos or fetal tissue

Fig. 122



ره عارن باسية حدر ريان في هيئية بدرن على الطرية طر سران الكلا The Political Economy of Henricothhology and Into Deviceorgy work

AC. S. Massachter day dishr (settler 5-ph. Co. 1



" شِيْ شوكر وينكوب

































يجب ألا مدسى أمثاً لاتري ولامسك الزمن الاتري ولامسك الزمن عالم عائر الساعة ومن هذا المسلق عائزي ما هو إلا المسلق عائزي ما هو إلا من المالة وهذا هو منا قاله تعدم القائضة وهذا على عائزي ما عالم المالي وهذا على عالم عائزي عدد المالي عائزي عدد المالي المالي عائزي عدد المالي المالي عائزي عدد المالي عائزي عدد المالي المالي عائزي عدد المالي المالي عائزي عدد المالي المالي عائزي عدد المالي عدد الما

























































		of .	4,	
				1
Ballet Line	Water Land	DESERVED AND	MANUFACTOR S	assi
Sec. of				
200				





عبرصاً بصبر

الورقة هي رحلة من اسطرية السبية الى علم العوصبي المحددة مرور بنطرية القراع الكنشواري بالاصنامة إلى نطبيقات هده التطربة في العلوم والطبيعة والإسسانية. هدا وتغطى الورعة أهتمام رميسى لدور العلوم الحديثة ومشاكله هي البالاد البامية



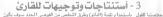
هي ورف موم سوف اقدم روشي للكاعلة التعويه وسوب اضرح ايص بشكله العلم في مصرحن وبدية نعارى وتقع من العلم هو بشجة العبد والنقام النكبة لوسى والاهم من أنتفاج مكولوجي هو النقيم المادي . فكنف بعود العلم في النهاء بعادد عني 70 % من الشعب المسرى الدين لا يصلهم النائج الطمى الذي يزفعهم الى مستوى افصان ... وس منذ استس يم بالأخرين ،، ومن بُنانية الشخص أن لا يهتم بالـ 70% من الشعب للمعرى الفكرة هي البحث عن هدف مشروع وطني، وكما أقول هو السد العلمي العالي واحدى الصرو أممها مي إعتقادي الشحصي من (الثانق تحدولوجان ا.. ن الناس وتطبيقاته طعت على كل محالات الحياة العلمية وغير العلمية والإقتصاب، .. ولاند صر أن يكون لها قدم ثابتة في هذا المجال الواعد بشرط أن نسس البولة مبادرة وطبية كبولوجيا البائون والدجول الى هذا الطم .. فيناك عدد كبير من العلماء المخصيصين في كواوجِيا النائر بالمراكل النحثية المصرية .. وهم تروة بشريه تسقدو دعم النوله ونوفير «سمويل تناسب لدفعهم الطمى الممير هي هذا التحال.

غيس من الصروري أن يبدأ في بطبيقات البابو التي تجميد فيها أمريكا .. ولكن المهم أن تكون انجائنا باينة من اجتياجاتيا المقبقية

واقول ان سر تمير العلماء المصريان بالخارج يكمن في الإدارة الواعية للمراكر المحثية المارجية.. والتمويل الماسب للبرامج البحثية التي بحروبها ، والباحث المصري في الداخل أفضل . لاتهم يعملون في ظل نقص إمكانيات معمليه .. وتمويل متدن .. وعند توفير مناح افضل لعلماء الداخل سيعطى نتامج عالية في البحث العلمي المصرى

ويجب أن تكون وزارة البحث العلمي في روبي الشخصي وزارة أس قوي ، وتستجق أن تكون تحت مظلة رئيس الجمهورية مباشرة وتمدح مملاحيات غير محدودة

وأمل ان يكون هناك مركز متمير لأبحاث البانو يشم في إشرافه السيد رئيس الجمهورية ، وان تعتبد له ميرانية كبيرة لوصم مصر على خريطة أحدث تكولوچنا العصر .



هناك في المستقبل غير اليعيد . امكانية حقيقة التدخل لإبطاء عبلية الشيخوجة على بستوى الحلية، وسوف يكون من المكان المكن معالجة الكثير من الأمراض بالذلايا الجزعية وإطالة عم الإبسان في التوسط إلى أَصْدَافَ مَا هُو عَلَى الآنِ ،، لَمَا فَي إِدَارَةَ الْعَلُومَاتَ فَمَنَ الْوَافْسِحِ أَنْ تَقْنَيَةً (النّائو) سَوْف تلعب دورا خطيرا أيصب مباشرة في جميع الطوم والاداره

الورقة منبية أساساً على محموعة كبيرة من الصور والأشكال الترضيحية التي تتكلم عن نفسها بنقسها ولائدع مجال كبير الشرح هدات بالإضافة إلى العناوين والتوضيحات المكتوبة اسعل كل شكل هذا بالإصافة إلى العناوين والتوضيحات المكتوبة أسفل كل شكل وكل صورة.



واحد أما في بطرية النشئاس فهناك أربع أمعد طوق وعرض وإرتفاع ورمس ولدلك هإن التكور بصبح له عدد كبير من الركبات وهذه الركبات تعرف في الهندسة بإسم تنسور ريمان والتبسور هي كميةً لا تعتمد على الرحداثيات وربسان هو إسم العالم الرياشس الألباسي الدي أكتشعه النساسي كيف من كتابات تتسور ريمان في شمان بعاد بدلا من أربع أبعاد -ينشناين أن أحصل عني 336 مركبة فانقة الثماثل بدلا من العشرون مركبه العدبة التي تستحدم في بقارية النشباس

عبدما بتكلم على الكمره فإن النكور كان ذو بعد























From Relativity to deterministic chaos in science and society



Distinguished Fellow of the Frankfurt Institute for the Advancement of Fundamental Science University of Frankfurt, Frankfurt, Germany and Department of Physics, Alexandria University, Alexandria, Egypt

Abstract.

The paper is a tour de force from Einstein relativity to deterministic Chaos and E-infinity theory as applied to nature and society. The work is illustrated by a very long numbers of pictures and figures which on self explanatory. In addition detailed explanations on give in the legend of the figures.

Particular attention is give to the rale of science in devolving counties.

Specially Egypt

توجيهات للقارئ

هذه الورثة تحتيي علي 156 شكل, والمقصوب منا بكلمة شكل هو أما فعلاً شكل هندسي أو معررة طويقرغرافية أو معادلات أو مسندوق شرح، ويستحسن أن قطراً صعاديق الشرح قبل النظر في الأشكال المنطقة كلك هناك شروح والهة مرافقة الأن شكل بالعربية والانجابرية هذا عمري مساب اليضوع اليوبود في القدمة والفلائمية.

Instructions to the reader:

This paper contains 155 figures by that we mean real geometrical figures or phtographs or simply equations and explanation boxes.

It is assential to read these boxes and the legend of the figures first. There is axplanation every where in both languages, English and Arabic. Otherwise there is a great freedom in reading randomhy according to one's own interest without losing the main massage.

العلم والثقوق في العلم النافع لما فيه الغير للإنسان في كل مكان .. وهو أيضاً مطلب عضاري .. فكيف ترضى لهذه الأمة التي حلقت عضارة تُستمرت لأكثر من ثمانية قرون في هذه المنطقة من العالم؟ ، كيف نرضى بأن نقيم في هذا المكان المتخلف ولا نسرع في اللحاق يركب العضارة والإسهام في بنية هذه العضارة بنصيب يتناسب مع هذا التاريخ المجيد - إذن توطين لعلوم والتكنواوچيا ضرورة معرفية وضرورة أمنية وضرورة دينية وضرورة هضارية .. فماذا يتبقى بعد ذلك لكي تنتظر البدء في هذه المهمة الخطيرة لبلدنا ومنطقتنا العربية والإسلامية .. وأمامنا الآن قرصة ذهبية في الإعلان رثيس الجمهورية لعقد العلوم والتكتولوجيا .. فماذا ننتظر بعد أن بلمَ الإهتمام بهذه القضية صاحب القرار الأول في النولة فيطن أن العقد القادم هو عقد العلوم والتكنولوجيا .. فأصبحت المسئولية تقع على كاهل كل فئات المجتمع سواء رسميين أو أحرَّب أو منظمات المجتمع المدنى .. إذن تحن أمام قضية خطيرة أعلنها رئيس الدولة، والأسف لم ترتقى كل الفئات إلى مستوى هذا الإعلان المهم جداً وهم وحدهم الذين يستطيعون أن يقفزوا عالباد في فترات قصيرة جداً ، إلى مصاف الدول المتقدمة .. بهذه المقدمة أردت أن ألقى بعض الضوم إلى أهمية عنوان المعاشرة الذي أتصور أن يكون شعاراً نعمل تحته جميعاً، وتتصل مسئولية المهسسات العلمية والتربوية والإعلامية وتحتضن هذا المشروع الحضاري الكبير ،، فبدلاً من أن تكون لدينا قناة واحدة للبحث العلمي بكون لدينا عدة قنوات ، ويدلاً من البرنامج الواحد عدة برامير.. فيجب أن نتعامل مع هذه القضية على المنتوى اللائق بها ..



١- مقدمة

كما قال الأستاذ الدكتور أحمد فؤاد ماشا والعلم لا وطن له .. وهذا صحيح .. لكن هذا صحيح إذا كانت كل الأمم تسهم في تقدم العلم وتستفيد من منجزات هذا العلم بصورة متوازنة ... ولكن ردًا اختلت هذه المادلة وإذا تخلفت أمة أو مجموعة من الأمم عن الركب المضاري فهذا يكون لعلم وطن .. والوطن الذي يرعاه ويحتضن نبتته ويطوره كي يعود على البشرية بالغير والرفافية ... وعندما نقول توطين العلوم والتكتولوجيا في بلاينا فتحن تعتقد – أيضاً – من أن العلم لا وطن له ويتبغى على كل الأمم أن تسهم في ركب الحضارة المُعاصِرة ولا تُتخلف عنها .. لأن النتيجة لهذه القجوة التي ظهرت بين الذين يعملون والذين لا يعملون ،، ظهرت تبعات وإثار جانبية بعد أن كان حق المعرفة متاحاً لكل قرد وشعار (حق التعرفة) الذي يكافح الكل من أجل أن يسود .، أصبح في ظل هذه القجوة تتسم يوماً بعد يهم .. أصبح هناك شعار بديل وهو (العاجة إلى المعرفة). حيث أصبحت الدول المقدمة تحجب جزءًا كبيرًا من الممارف والعلوم التي أسميها (العلوم الحاكمة) ... ليست العلوم على درجة واحدة من الأهمية في حياة لبشر قهناك علوم حاكمة وتقنيات حاكمة تستفيد منها الدول في فرض سيطرتها وقرش همينتها، فأصبحت بعض المارف وهذا الكم التزايد من المعرفة على ما يسمى بالطريق السريم للمعلومات يتزايد بصورة مثلاحقة ،، والبعض يصفها الأن بصورة تزايدية .. ويظهر هذا المجب والاحتكار للمعرفة بحجة أن الذين يريدون أن يحصلوا على هذه العلوم يجب أن نسبالهم أولا ما مبررات هذه العاجة .. وظهر هذا أخيراً عندما ظهر الحديث عن الطاقة النووية وسؤال لماذا هذه الدولة بالذات تحتاج إلى الطاقة النووية ولديها من البترول والخامات ما بكفيها عشرات السنين!! ظهرت بوادر المتكار المعرفة في أعقاب المرب الثانية عندما تقوقت أمريكا في مجال الطاقات العالية، ولم يكن أمام دول أوروبا إلا أن تقدد وتنشئ معملاً وهو معمل (سيرن) لكي لا تنفرد أمريكا بهذا المجال المهم، وهو مجال الطاقات المالية، وهو أيضاً من العلوم الماكمة التي يتقصص فيها، أ. محمد النشائي

ولكن إلى متى سنظل متأخرين ولم نأهذ بهذه العلوم الجديدة والمستحدثة التي تعتمد عليها القرل الآن في حفظ أشابا القلامي؟ ... إذن قضية توليان الكتولوجيا مركبطة إرتباطاً مباشراً وقضية الأمن القهمي الشامل .. فضلاً عن أنها حمية ضورية ومدولية مهمة جداً .. وليضاً هي مطلب بيش فيننا بيحوا إلى طلب

ويجِب أن نستطرد هذا والكلام مازال مقتبس من أستاذنا الجليل الدكتور أحمد فؤاد باشا



بقلم عبد السلام السيد أحمد

إن التعاون المصرى الفرنسي في كافة المجالات عكسته كلمة الصدق التي كتبها سعادة السفير فيليب كوست سفير فرنسا في العبد القومي الفرنسي

الذي وافق يوم 14 يوليو الماضي حيث جاء بكلمته

فهي مثالية.

للمبداقة

مرسمهم

إن وصف العلاقات العرنسية المصربة بالمتازة لهو أمر يديهي فإننا لا نقيم مثل هذه العلاقات المتواصلة والودعة، والعاعثة للثقة مع الكثير من بلدان العالم، كما أن هذه الطلاقات يميزها طابع حميمي علي مستوى رئيسا الدولتين والحكومتين والشعبين الفرنسيي والمصرى حتى أن القعاون المصرى القرنسي بات قريداً في الجالات كافة.

وعنى الصنعيد السياسى يجري التشاور ببن فرئسا ومصر بصورة منتظمة، بل ودائمة حول كبرى المضوعات الدولية والإقليمية فبلدنيا نتشاركان الرؤية ذاتها وتعملان معأ لممالح السلام والإستقرار في الشرق الأوسط، تلك المنطقة التي أنهكتها المروب، ووقعت قريسة صراعات عديدة,

ويجرى تبادل الزبارات بين رئيسي الدولتين بصورة مثكررة نفقد قام الرئيس شيراك إبان زيارته الأخيرة في شهر أبريل 2006 بإفتتاح الجامعة الفرنسية في مصر رسمياً، وبإطلاق المجلس الرئاسي الفرنسي الصيري للأعمال، وفي الوقت ذاته توجه الرئيس مبارك إلى فرنسا مرات عده من أجل إفتتاح معرض 'كثور' مصر الفارقة'، وجدير بالذكر أن الإنصالات الأولى التي جرت بين الرئيس ساركورني والرئيس مبارك في شهر أبريل الماضي كانت حارة للغابة وأتاحت طرح الفكرة الخلاقة والطموحة التي أطلقها رئيس دولة فرنسا آلا وهي إقامة وتحاد متوسطي بهدف تدعيم الروابط بين ضفتي

كما يجرى تبادل وجهات النظر والشاورات بين بلدينا بصورة دائمة، خاصة حول الشكلات الإقليمية، لبنان - العراق - عملية السلام - الوضع في غزة إن الأحداث التي تهز المنطقة تدفع ببديد إلى تنسيق العمل من أجل إيجاد الحلول، وتعظيم شأن الإعتدال، والدعوة إلى أعمال العقل والحكمة، وقبل كل شيئ الدموة إلى السلام والإستقرار، وفضيلاً عن ذلك أإن فرنسا تؤيد مبادرة الرئيس مبارك من أجل شرق أرسط

خالى من أسلحة الدمار الشامل. وتتأبع كل من فرنسا ومصر عن كتب ملفات عدة الإستقرار

في أفريقيا لاسيما في السودان والصومال، والشكلات الدادة التر. تهدد كوكنبا مثل البيئة والمجاعات، وقد كانت مشاركة الرئيس مبارك في القمة القرنسية الأفريقية الأغيرة في مدينة كأن في شهر فبراير الماضي فرصة لتناول مساقة التنمية التي

تعد من المبائل الجوهرية. وعلى الصعد الاقتصادي لا تزال المادلات في إزيباد مطرد مع تُتوعها، إن مرتسا هي المورد الخامس للصر فقد بلغت الصادرات الفرنسية 1.3 مليار يورو في عام 2006، وفي الوقت ذاته قفزت المبيعات المصرية إلى فرسما إلى ما يقرب من مليار يورو، على وجه التحديد 990 مليون يورو بفضل الإنفاق المبرم حول إمداد قرئسا بالغاز الطبيعي للصري.

هذا وتقوم فرنسا يتنفيذ العبير من كبري مشروعات البنية التحتية الخط الثالث لمترو الأنفاق -- الإنصالات اللاسلكية - بناء الأقمار الصناعية نايل سأت - المعطات الكهربائية معالمة مياه المبرف الصحى، بالإضافة إلى ذلك فقد فتحت الركالة الفرنسية للتتمية مكتباً لها في القاهرة في مطلع هذا العام مما يعزز الإسهام الفرنسي في العملية التثموية في

ومن جانب آخر تشهد الإستثمارات الفرنسية زيادة مطردة فى قطاعات عدة لاسيما القطاح المصرفى وغير شاهد على

ذاك توسع أنشطة مصر في البنك الأهلى - سوسيتيه چنرال وكريدي أجريكول – مصر، كل ذلك يضم فرنسا في مصافي أولى الدول المستثمرة في مصر، وفي التَّجال الثَّقافي تواصلً الجامعة الفرنسية في مصر تقدعها بعد تخرج الدفعة الأولى في عام 2006 إذ ترفر سبة تفصيصات مختلفة في ثلاث لفات، وتمتح شهادات مزبوجة، وإنطلاقاً من هذه القاعدة الصلية، أعتقد أن الجامعة الفرنسية في مصر تشهد نجاعاً وتنالقا متناسأ

ممسرى للأعمال في توفسير 2006 برئاسة كل من كريستين الجارو وزير التجارة الخارجية الفرنسية ورشيد معمد رشيد وزبر التجارة

والمبتاعة المبرية دوارة وقد من رجال صناعة فرنسين مصر في بناير 2007 بقيادة باتريك اوكاس رئيس لجنة مصر في إتحاد الشركات

 الإقبال الكبير لرؤوس الأموال الأجنبية إلى مصر وكان لقرنسا التعميب الأكبر. و محافظة فرنسا على نسبتها في حصيص السوق التي تصب الى 5.5%،

» الإتفاق في إبريل 2006 على إعادة تحديث تحويل الدبون القرنسية التي تصل قيمتها إلى 45.7 منيين يورو مما يتيح لمسر شراء ديونها بالعملة المصرية المعلية بجانب الإستفادة س إنخفاش أسعار السوق.

ه إفتتاح مكتب الوكالة القرنسية للتطوير بالقاهرة في بداية العام الجارى لتوسيع نطاق عمله، وتقديم الوكالة 40 مليون يورو لتمويل أول مشروع في مجال البيئة.

ه كان لمِهات إتصالات فرنسية الفضل في تطوير أنشطة قطاع تكنولوجيا للطومات الثي أصبح عنى رأس السياسة الطموحة التي تقوم بها مصر لتعرير الإقتصاد.



إن ما يؤكد ما قاله سيادة السفير على سبيل الثال وليس العصر « إنعقاد أول مجاس رئاسي فرنسي - ﴿ السَّفَّ رَامَعُ بَعْضُ مِنْ شَارِكُوا أَفِي حَفَانُ الْعَبَّدُ (الوطني الطُّرُّ نَسَي

محطات وأخبار

زيادة حصيلة الجمارك صرح جلال أبو الفتوح رئيس مصلحة الجمارك

بأن المصيلة التي مقفتها المسلحة بلغث 25 مليار جنيه بزيادة 414 عن السنهدف للعام المالي 2006 ـ 2007، وقامت المصلحة بسداد حوالي 13 عليار جنيه

المعلمة الضرائب تحت حساب الضريبة الجمركية، ووصلت الزيادة التي حققتها حصيلة العام الحالي من العام المالي الماضي إلى 8 مليارات جنيه، وقد أرجع أبو الفتوح هذه الزيادة إلى النشاط الملحوظ الذي تشهده الأسواق المصرية وزيادة حركة التصدير والإستيراد

خطة للحفاظ على السد العالى

صرح المهندس طلعت الضريبي رئيس مجلس إدارة هيئة السد العالي وخزان آسوان بأن الدكتور محمود أبو زيد وزير الموارد المائية والرى إعتمد خطة الوزارة للمفاظ على السد ومنشئاته وتطوير أدائه ليواصل العطاء بإعتباره أكبر مشروع مندسي ثم تنفيذه في القرن العشرين، وتصل تكاليفه هذه الفطة 72 مليون جنيه، وقد اشار الضريبي إلى أن السد الفالي سند تكلفته خلال عامين من إنشائه، وتتضمن خطة الوزارة إستكمال تطوير مفيض توشكي بتكلفة 33 مليون حنيه، وإستكمال نظام الوقاية والعماية أمام خزان أسواق بتكلفة 5.5 مليون جنيه، وتطوير وتحديث شبكة رصد الزلازل حول بحيرة ألسد المالي.

تشفيل خط مصر الأردن سوريا

تم بعد ثلاث سنوات من التواف . إعادة تشغيل الخط البرى لنقل الركاب والبضائع بين مصر والأردن وسوريا، وذاك تطبيقاً لإنقاقية إعادة التشغيل التي تم توقيعها أخيراً بين الدول الثلاث بالأردن، وقد صرح المهندس محمد منصور ورير النقل أن تشغيل الخط يأتي في إطار حرص الوزارة على تعزيز جميع روافد الربط بين مصر والدول العربية.



الجهود التي تسبُّبها الحاويات في سفن نقيل الحاويات

قبل أيام نقل البضائم في حاويات في سفن، كان الجميع يهتمون بوزن كل قطعة من البضائم وكان وزن كل قطعة من البضائم وكان وزن كل قطعة يُكتب ويُسجَل عليها بكل وضوح وكانت البضائم تشجن على سفن نقل البضائم العامة في أماكن معينة بحيث يُمكن التحقق من إجمالي أوزان البضائم التي يتم شحنها في السفينة، وكان السبب في ذلك واضعا، فأولا لم يكن أحد يريد معاولة رفع ثقل وزنه 10 أطنان براهمة قدرتها 5 أطنان المشرن وثانيا كان هناك من يراقب إتزان السفينة أثناء شعنها بواسطة الضابط الأول للمهاب المهابط المنابط الأول المهاب المهابط المه

ديس قبل إستخام الآلان الماسية، كان إرتفاع خط التوان Metacentric Hight الفستان الفست أياض مع كل قضاء من الطبقات بلاء يكن السرة يريد أن تكون السلوة بد شمنها بسيرها في البحر مشيدة التوان Stiff تتمان المناقم من مراقعهم، أن تون السلوة تقديمة المسابق Tod المالية على المناقم أن يكونوا مسيق الناع Tender ما يجعل الهاد الطالم أن يكونوا مسيق لناع كسريمة للكل قطعة

يعد مرير حوالي 30 مم، فإن من الواضع أن لوزان المحاويات المحروبات التي توضع فيها البضائح لم تديم المشطوعة في المسابقة إلى المحاويات المح

معالك أسباح قبلة القبلة البالغ أن السلطة وطوائم السفرة مكتبراً كانت بضدائع خطرة تصفل في العاويات بدين إضارة طائع السطية، وكان البهدت حرالة أصوارة مندة لإنشاء المقاتان بأن مثل هذه العاويات متناع إلى مناسبة في المناسبة في أمان خطسة وقساراً أطب ومع الاحداث الإرهابية العالمة وما حدث في 11 ميتيار، أصديع التحرات على محتوات العاويات المنصوبة المناسبة والمناسبة المناسبة والمناسبة المناسبة والمناسبة العالمة ومناسبة العالمة ومناسبة العالمة والمناسبة العالمة ومناسبة العالمة العالمة المناسبة العالمة المناسبة العالمة ا

نحر الرابيات المتحدة، وأصبح تهضيح مواصفات محقوبات العابيات مطلباً أساسياً لدى السلطات، رأصبح لراماً على طواتم السفن التحقق من ذلك. إلا أنه مع إهتمام السلطات وأطلق السفن بالتحرف على محتوبات الحاويات، قبل أوزان العاويات لازال أمراً لا يعظى بالإعتمام لأنه أمر من مسئوليات طواقم السفن لحفظ ترازنيا،

ولعل القجوة بين المسئولين في السقينة والمسئولين في معطة العاويات هي التي تتسبب في هذه للشكلة. فإن المسئولين عن شمن وتستيف الحاوبات في السفينة كانوا شباط بحريين سابلان في معطة الجابيات، فكانوا يعرفون أهمية أورَان المأويات على إثران السفيئة. أما الآن فإن المسئولين عن هذا العمل أصبحوا ليس لديهم خبرة بحرية وأصبح شأفلهم الشاغل إنجاز عملية شحن السفن بأسرع وقت ومفادرتها من محطة العاوبات، ومن جهة أخرى كانت أطقم السفن تهثم بأسلوب شحن الهابيات عليها وأصبحوا الأن يكتفون بالمعلومات التي ترد إليهم من محطة الحاويات بعد إثمام شحنها ويعتبرونها صحيحة وواقعية. كما لم يكن إنزان السفينة مشكلة في سيرها في البمر، لأن السفن كانت كبيرة واديها فائض في الحمولة والإنزان. وكانت الأحمال الثقيلة الغير مُعلن عنها في نطلق تحمُّل السفن حتى الجيل الثاني من سفن الحاويات. لذا كانت أورَّان العاورات لا تشكُّل أهمية حقيقية.

إلا أن المواحد من التي أرفتت عكن رألك لفتها كانت المواحد "ظهر أن الفطا كان من قبل محملة المواجن عدما كانت العلوايات اللهلة جباة تقدير في متصف المواجنة عاد فيها في أن إنهيار العلواية بشكار أن تروق أربطة تشهيد العلواية أن المنافر المائة التي تمنها، كما أن منذ العلوات اللهلة قد تتمييز " في مالة للبحر العالل" - إلى المحدث الخيادة من المحاويات التعديدة المنطقة التساعة المواجنة المعاقية المساعة التساعة المواجنة المحاويات المجانية إلى خارج السفية التسلط

وفي بعض الأحيان قد يكون الأمر اكثر خطورة إذا كانت سطية المداويات مسئية عثل سفن التقنية Feeders براتان كما هو إلى عادة عالا يكون لديها قاشض في الإنتان كما هم الصال في السفن الكبيرة، وذك إذا تم شمن العاويات التقيلة في الافوار اللها معا يضر بإنزان السفينة برجوب تقل عالى Top Weight ولي

مى حوص بعيد، بعيد، المحيدة القل العاودت العديدة إقل مثانة - بالقارنة بسنن البيل الأبل والثانى والتى كنت لديه القرة الكافية التمثل جميع أشكال المعاناة والجهد طوال عمرها ويشم أن السلن العديدة أكبر من سابقتها، إلا انها تعتاج أو مضافة غاصة في ترزيع الأحمال عليها لتغادي

ولك السفل المسيئة لا تلاقى للعاملة الخاصة المطورة، لان العاملين في السفل بقي مصلات العاولات لا يزالون مجاورين أم مرية من القائلة والتعليم من أمية الدقة في أرزان الماولات وهذا هو الذي يشم السفن في مخاطر وقد يلاى إلى قصر عمرها أو يوجوب إجراء إصلاحات وتقوتات في الجراء المسلحات التعليم ويتمكن

والناقلون – لأسباب واضمة – شديدو القلق حول تعصبُّ معلائهم بإممرارهم على ضرورة قياس أوزان الحاويت، فإن رفض قبول أي شمعة بضائم هامة قد يؤدي إلى هقدال اللغة في الناقلين في زمن تشديف بالناسب.

ومده ألشكلة يجب مراجهتها بسبب تزايد القلق من فقدان الحليات من ظهر صفن الحاويت، علاوة على مخاطر إحداث القلفات السفن نفسها، وإلى جوار ذلك فن هذه القضية تشمل المهارة الغنية والأسداء فإن الإعلان العاملية عن أوزان الحاويات يُعتبر أمرٌ غير مقبول في الوقت الذي تشمر به شركات الفقل المجرى أقضل القدمات لممارئيا.

الجزءالأخير



الجلول للتكاملة للمشاكل لا بمكن تتفيذها بأقكار ضيقة

رئيس الوزراء البريطاني الأسبق ونسون تشيرشيل

ريان / فاروق عبد المنعم الصايغ خبير ومستشار بحرى

ذكر نا هي العدد الساوق ما هي اليبيّة ومفاهيم التابّوث البيئي وأشكاله واتلتوث الهوائي وأهم ملوثات الهواء واثلثوث النائي أنواعمه وكذا التلوث البحرى ومن أين ينتج والتلوث النقطى والتلوث الإشعاعي والصوتى وتستكمل في هذا العدد الإتماقيات والبروتوكو لاكن والعابير البينية وحلول التلوث البين

تاريخياً لكي لا ننسي

ه لي الساقة الثانية (21 فيقة مبارع 6 المسلم 1945 التد تلافة قدايل المركبة بقيمة المؤلفين بالمي المسلم 1945 التد تلافة قدايل الاستمالية المؤلفين بالمي المسلم المؤلفين بالمي المؤلفين المي المي المؤلفين المي المؤلفين المي المؤلفين المؤلفين

ه في السحة التخدق و25 ميلاة معاج 2 يسيسر 1948 تصرب اكثر من 10 مئا منا من المالية التخدق و25 ميلاً منا منا من ا المنازل القابة من معالم المسحة التالية المنازل القابة ويستري لميلاً بين كلولية بدينة جهرال المنابعة المنازل ال

اسيل مادن المستعدية من يتما الله المنظمة المستعدل المستع

« نفدن عملاقة صندعة النقط «الكسوي» خمسة بلايين بولار غرامة عن الأضرار البيئية التي سبيها تسرب النفط من الناقلة «اكسفرت قالديز» في الاسكا عام 1989.

و أن 2.5 يأير 1991 أما إلماري يقطيع كميات مآلة در النطر أرمور خسية ملاوين برميل). من الملفز المرور خسية ملاوين برميل). من المرافق المنزوية التي كان رسيطر عليه أمي النظيج الدري مستهمة الحول الملاجع برميا أي المرافق المنافق المرافق المنافق المن

الاتطاقيات والبروتوكولات والعايير البيئية

لقد بنا الامتماع بضائحًا البيئة يحظر باهتماء متزايد في العالم تعقد انها القودرات والقوات لعراستها بمحافجة إلىهاد العلق الطبقة لحد من طاقياتها الإنتسانية على حمالة الشرء يقترب للمافقة على البيئة فإقارتان الطبيعية عن الساميات التندية الإنسانية والشيرة فقد تضررت الهيئة كلين بسبب التشاملات الطبقة على جميع ماستوات واصبح من لتدوين الانتمام أكثر بنا أصبح بعراب بالكوارث البطنية، التي يدر تكثيرها مهمل على المدى القصير لكنة قد يكون مناسواع على الذي الطول.

« أعلنت الجَمَعية العَامَة للأمم المتحدّة في عام 1972 بيّم 5 يونيو من كل عام يوماً عالمياً للبيئة كما مددقت على تأسيس برنامج الأمم المتحدة للبيئة من أجل العمل على زيادة الوعى بقضايا البيئة وتحفيز القيادات السياسية والعامة على العمل من أجل الحفاظ عليها وصونها.

(» أشهر الالقدةيت الدولية للمنية بداستة هو ما يعرف بيروتيكول وكبيتره والذي مخل حيز . التعلية غي 16 لمبراير 2004 ويقع عليه 211 دولة مم امتناع أمريكا واستراليا وهو يعنى : أ- تنظيم الترامات الدول المسئلية لفض إنبطائتها من الفلزات المارثة ويضاصة غاز ثاني أكسيد الكريون المسئول عن لتعيير المناح والاحترار الكوني.

سيد الحروق المستون على معطو المعام والمعارد التوبي . التقليم من استخدام الفحم والبتريل والإعتماد على الطاقات البديلة. أصدر البتك الدولي عام 2005 تقريرا عن معابير البيئة المستدامة Environment

sustainability indexes والذي وضعه خبراء للبيئة من أنده العالم وينص على · أ- وجود 76 مقياساً لابد من إجراها حتى يمكن الحكم على البيئة بشكل سليم.

1- وجود 70 مقياسا لابد من إجراطة حتى يمكن الحكم على البينة بشكل سليم. 2- تتدرج القياسات تحت 26 بندا بيئياً فرعياً. 3- يخضم تطبيق اللعابير لتظام احصائى بقيق.

ح. يمضع نطبيق المابير لنظام احصالي دفيق.
 ترتب الدول بحسب فإذا الميار إلى سبع مجموعات، ويشير التقرير إلى أن:
 الدولة الأولى عالمياً في مجال المافظة على البيئة ونظافتها هو فنلذا.

- الدولة الأولى عربياً هى تونس ، - الدولة الأولى عربياً هى تونس ، - احتلت مصر الترتيب 115 شعن 157 دولة خضعت لهذا المقياس الدولى مع تصنيفها فى

– احتلى مصر الترتيب 112 ضمن 12 رولة خضمت لهذا المقياس الدولي مع تصنيفها في المجورية السابعة والأخيرة!! في حكمها السادر في وديسمير 1994 في قصية Lopez ostra أكدت الحكمة الأوروبية.

يشير التقرير السنوى عن حالة البيئة في مصر لعام 2006 الصادر من وزارة النولة لشئون البيئة إلى

 ارتفاع تركيزات الملوثات المقتلفة في الهواء (ثاني (كسيد الكربون والرصاص وثاني (كسيد النتروجين والجسيمات الدقيقة والسحابة السريداء) متجاوزا الحد المسموح به في القاهرة الكري .

ه ارتفاع نتائج رصد الدخان الأسود في منطقتي كوم امير وغيط العنب بالإسكندرية عن الصدود. المتصدوم عليها في اللائمة التنفيذية لقانون السينة رقم ٤ لسنة 1994 . ه ارتفاع المثلوث الهوائي من الاثرية والغيار والانبعاثات الفطيرة المتطابرة بمنطقتي الدخيلة

والبيطاش السكنية المعيلة بميناء الدخيلة البحرى . • ارتفاع مستويات الضوضاء الكافئة عن العدود المسعوح بها نهاراً بنحو 16 ديسييل ومساء بنحر 20 ديسييل وإياد بنحو 25 ديسييل نتيجة ارتفاع معدل مرور الركبات واستخدام الات

التنبيه. ٥ ارتفاع مستويات تلوث 24 موقعاً بالنياه الساحلية بالبحر الأحمر وخليجي السويس و**المقبة** خاصة في الشاطئ العام لمدينة السويس وجنوبها وراس غارب وسفاجا والشلاتين على ساحل

البحر الأحمر وقائث ميناء شرم الشيخ وخليج نعمة بكترولوچياً نتيجة لزيادة اعداد الزرار. **حاول التلوث البيشي** يجب أن ترتكز إستراتيجية حماية البيئة على عدة محاور أهمها

أولاً: إنشاء نظام للرصد البيتي يشتمل على : I – شبكة رصد ملوثات الهواء.

2- شبكة رمد نوعية المياه الساطية البحرية.

3- شبكة رصد الانبعاثات الناجمة عن سناعة الأسمنت.
4- شبكة من عبدة براء القريبة.

4- شبكة رصد جورة مياه الشرب. 5- شبكة رصد الضوضاء

شُلْقِها أَ إِنْشَاء قاعدة بينانات تضم جميع البحوث التطبيقية في مجال لبيئة وأفضل المُقترحات والإجراءات العللية لحماية البيئة.

هُاثَلْتُنَاء إِنَّهَا عَ النَّهِمِ الطَّعَلِيمُ التَخطيط السياسات البينية وتشجيع الأفكار والمبادرات الراشة في مجال تصمين نوعية البينة للمقاط على الموارد الطبيعية ووضع البعد البيثي ركيزة أساسية في مجتلف القطاعات التنموية.

رائيها: وضع أساليب المد من مخاطر الكوارث البيئية في موحلة ما قبل حديثها ويضع الإطار الناسب لمواجهة الأحداث الطارئة رسبل إستعادة الأوضاع إلى ما كانت عليه ويضع السيناريهمات لواجهة الكوارث البيئية المعتملة.

خامساً؛ إعداد كوادر متنصصة تقوم بعدليات الرصد والمتابعة لجميع التعديات والملوثات وحصر كل صدر التلوث الكيميائي والبيواوجي ،

سائساء ترميخ أمية دور المجتمع وتغيير أنماط السلوك والعادات السلبية في التعامل مع البيئة عن طريق:



البحري

- تنمية الوعن البيش لجميع قطاعت المجتمع عن طريق أجهزة الإعلام المقرودة والمسموعة

التشدد على الالتزام باللقابس والمعابير البيئية - نشر الثقافة البيئية لتجنب المارسات البيئية الخاطئة والسلبية التي تضخمت واتسعت

وطالت مختلف جوائب حياتنا، سابعاً؛ يشدد دكتور مصطفى طلبه مدير برنامج الأمم المتحدة البيئة الأسبق على ضرورة

مواجهة الأسباب الحقيقية التلوث ويؤكد أن قانون البيئة رقم 4 اسنة 1994 لم ينجع - حتى الآن – في التخفيف من هذا الناوت بكافة أنواعه سواء في الهواء أو الماء أو الأرض لأنه:

1- يحمل العديد من جوانب الضعف خاصة فيما يتعلق بالعقوبات ضد المالذين. 2- يفتقد إلى وجود حوافز في صورة اعفاءات جموكية أو ضرائبية على الأنشطة والأجهزة

ثامنًا، ضرورة إستقدام مصادر الطاقة الجديدة والمتجددة كالشمس والرياح لتخفيف الإنبعابًات الغازية والمرارية الناجمة من إستخدام الطاقة التقليدية كالقحم والمترول. قأسعاء تشجيع القطاع الخاص والإستثماري للإستثمار البيثي واستخدام الطاقة النظيفة وتشجيع الأعدل والمادرات الغردية والجماعية التي من شائها المساهمة في حماية البيئة

عاشراً؛ يرى الدكتور محمد الررقا خبير البيئة الدولي والعضو العربي الوحيد في اللجئة الفئية لقضابا لبيئة بمحكمة العدل الدولية أمه في ظل عدم إمتلاك وزارة شئون البيئة لأليات تنفيذ أو إمكامات الإجبار المواطن على إتباع سلوكيات بيئية سليمة شمرورة تغيير إسم وزارة شئون البيئة ليكون حداية البيئة لأن كلمة حماية تستلزم سلطة لحماية البيئة ولكن كلعة شئون تعنى قتصار دورها على التنسيق بين الوزرات

الحادى عشر: تفعيل توصية المشاركون في المؤتمر الثالث للإصلاح الذي نظمه منتدى الحوار والإمسلاح بمكتبة الإسكتبرية (مارس 2006) خلال محور البيئة بضرورة مراعاة العلاقة الإيجابية بين اللقر والتدهور البيئي وضرورة التنسيق والتماون بين الجامعات ومراكز البحوث وجهاز شئون البيئة الثائى عاشره الشكلة والمل

الثاثى

الإجراءات ه التوسع في استخدم الغاز الطبيعي في النشاق المساعية الكبرى ومعطات القوى الكهربائية المرارية كوقود صديق للبيئة.

 التوسع في زراعة الأشجار وزيادة مساعات المناطق الفضراء لتقلل انبعاثات الغازات الملوثة مثل ثاني أكسيد الكربون ولامتصاص عوامل التلوث الأغرى من

ءالتوسع في إنتاج بنزين خال من الرصاص. ه التوسع في إنشاء مراكز لقمص عوادم السيارات وريطها بتراخيص السيارات،

ونقل مصانع الأسعنت وورش اصطلاح السيارات والصناعات العشوائية المتخللة المناطق السكتية خارج كردون المدن. ه التصدى للسماية السوداء بعدم السماح بحرق قش الأرز.

هفز وتشجيع سياسة إعادة تدوير المخلفات والاستفارة منها في صناعات

 التشدد في وضع حد لثلا المشاهد المتفرقة من مظاهر الوعي البيثي السلبي للمواطنين (القاء القمامة والمشلقات - نبح الأضاحي في الشوارع - قطع الأشجار وتقليص المساحات الخضيراء ... إلخ).

 و رصف الشوارع للحد من الأتربة المتصاعدة من الشوارع غير المرصوفة. * تفعيل القانون رَقَم 38 لسنة 1967 والمعدل بالقانون رقم 31 لسنة 1971 بشائن النظافة العامة في مصر

ه الرسيلة المثلى هي تجنب إلقاء الملوثات في النيل والمسطمات المائية لأن منع الضرر قبل

حدوثه أولى من معالمته بعد حدوثه. « تكثيف نقاط التفتيش لذم إلقاء الخلفات في مجرى النيل والنرع والبحيرات. «عدم صرف الياء الزائدة من حاجة الأراضي الزراعية في نهر النيل والترح. عدم معرف مخلفات المساعة والمدن في فهر النيل والترع والقنوات والبحيرات.

 لتخلص من الطحالب والنباتات المائية الملوثة لنبياء. ه معالجة مياه للجاري الإل تعمريفها إلى المنطحات المائية .

ء ربط السياسة الزراعية بخطط صاون البيئة وحمايتها وترشيد إستخدام المبيدات والأسدة الكيماوية.

تابع لثائي حد وضع لطفع المجارئ شبه الدائم - خاصة في الأهياء الشعبية والعشوائية - الكتظة بالسكان والذي تختلط فيه مياه الصرف الصحى مع مياه الشرب. تدوير المحلفات الرواعية للاستقادة منها كملائق السيوانات لإرتفاع محتواها من

السليلور وللتخلب على نقص الموالق الطلوية. اتفاذ إجراءات إيجابية وحازمة لتفعيل وتعلييق قانون البيئة رقم 4 لسنة 1994 الذي يمتم المعرف الرراعي والمنتاعي والمسمى في النيل والمسطحات الثائية دون معالمة. ه تُوفير مراعي لاستقبال مخلفات السفن النهرية والسياحية والعائمات مم توفير سيا

الوصالات اللازمة (حراطيم وغلاقه) لاستقبال مخلفات هذه السفن بقض النظر عن كونها متراكية على الراسي جنباً إلى جنباً بأعداد كثيرة. ه التفتيش المفاجئ والدورى على السفن النهرية والعائمات وتجريم إلقاء مخلفاتها في مهرى التيل.

ه تغيل القانون رقم 48 لسنة 1982 المقتص بيمناية بهر النيل

 تعزيز مساحة اأومى البيش ادى الأقراد والهيئات ذات الصلة بالمياة البحرية. ه التَّقْعَد في تَنفيذُ بِنَوْدِ الْكَوْدِ Marpol بِشَانَ مِنْعِ النَّوْثِ الْبِمْرِي بِالزَيْثِ مِنَ الْمِنفِي والناقلات ومثابعة ومراقعة السفن في المواني المسرية وفي المياء الإقليمية على البحر المتوسط والبحر الأحمر وخليجي السويس والعقبة. ه الاستقادة من التجارب والخبرات الدواية في مكافحة التلوث البحرى وحماية المياة البحرية من أمرتكمور أو فساد

النخطي ه استفدام المواجر الطافية لمصار بقعة الزيت والميلولة دون انتشار النقط.

ه استضام الواد القاصة التي تعرقل مركة البقعة النفطية جرثياً ه استحدام طريقة المن يواسطة أجهزة غاصة تقصل الذفيد عن اثاء.

ه استخدام الكاشطات لكشط طبقة النفط السميكة الطافية فوق سطم الماء، الإشماعي ه المتابعة المستمرة على مدار الساعة لقياس مستويات الاشعاع في الهواء والماء

الأخذ بالمايير الاحترازية ومعايير السلامة و السن.

ه الاستقدام البقيق لأجهزة قياس مستويات الاشعاع.

ه احترام الماهدات والمواثيق الدولية والبيئية.

* منم استخدام الات التنبيه في السيارات في الأماكن للزيحمة. الصوتى ه منع استخدام مكبرات الصنون في الأفراح والماتم والموالد خوج نطاق الأماكن

ه نقل الورش إلى أحياء صناعية بعيداً عن المناطق السكتية.

ه بناء المطارات بعيداً عن المن لتفادى الأصوات العالية لمُحركات الطائرات. ه الالترام بمعايير خفض الضوضاء

ه تغميل القانون رقم 45 لسنة 1949 الشامل بتنظيم إستقدامات مكبرات المس حتى يدود الهدوء إلى الشارع الممرى ويعود المواطن المصرى العصابه.

وهناك ثلاثة ملاحظات هامة لابد من توجيه نظرك - عزيزى القارئ - إليها وهي: الْمُلَاحْظَةَ الْأُولِي : يتمتع الإسلام بنظرة أوسع وأعمق البيئة هيث طالب الإنسان – منذ أكثر من 14 قرناً - أن يتعامل مع البيئة من منطلق أنها ملكية علمة يجب المفاظ عليها حتى يستمر الوجود حيث قال الله سبحانه وتعالى . ﴿ولا تفسدوا في الأرض بعد إصلاحها ذلك خيرٌ لكم إن كنتم مؤمنين} (الأعراف 85).

الملاحظة التاتية امتمام الدولة بالبيئة والمعافظة عليها وحمايتها أحد مظاهر تقدم الدول وتعضرها والحماية يجب أن تكون قبل حدوث الثارث رئيس بعده لتوفير نفقات إزالة الثلرخ مما يتطلب ضرورة التوعية الشمبية لتعميق للشاركة المجتمعية لأنه يستحيل التصدى للتلرث البيشي بمعرّل عن دور قاعل المواطنين.

الملاحظة الثالثة: تفرض الشكانات الاقتصادية صطوتها وتلفذ الأسبقية دائماً في برامج الدول الفقيرة والنامية (وتحن منها) تاركة حماية البيئة في مؤخرة قائمة الأولويات ولا تعطى لهذه القضية حقها من الاهتمام ولا تسمى إلى حلها بل وإلى تصديرها إلى الأجيال القايمة ،

... وليس صحيحاً أن مستولية حماية البيئة تقع على عاتق وزارة شنئون البيئة وحدها الأكثر عقة أن الوعي البيئي المواطن يجب أن يصل إلى الدرجة التي يدرك لهيها أن ذلك لصابته وحماية أسرته وقد يكون الأقرب إلى الصواب القول أن المحافظة على البيئة وحمايتها هو ذلك الفكر الغائب في مصر!!



وتشمشل أهمية (2) هذه القواعد في (22) أن عسيداً لا بأس به من البيان لسياسة التجارية وتفاوت إستخداماتها مثل إجبراءات الإغبراق والرسوم التعويصية وإجبراءات الوقاية مما يسترجب الثعرف على مصدر السلعة قضلاً عن ازدياد أهمية تنسيق قواعد النشأ بسبب زيادة المشكلات النائجة عن إختلافها وزيادة عبد منازعات المنشأة الناتحة عن إختلافها - وزيادة

> عدد منازعات المنشأ الناتجة عن ترتيبات المصمص والتفرقة ببن استخدام الترتبيات التجارية التفصيلية بقواعد المنشأ للجموعات الدول النامية والدول الأقل نموأ من ناجية بل وداخر كل من هاتان المموعتان من ناجية أخرى - لكل ما تقدم فإن الأمر استازم وهدم قواعد محددة المنشأ الوطني السلم المستوردة - وفي ظل الإتفاقيات الدولية التي تحدد المنشأ الوطني للسلم في إطار نظم التجارة الدولية – فإنه من الوهلة الأولى كان من المم تحديد ضوابط قواعد النشأ – كما كان من المهم تشجيع كافة الدول على الدخول في مفاوضات لهضع برنامج متدسق لقواعد غير تفضيلية للمنشأ حيث تقوم

جميم الدول الأعضاء في المدي الطويل بتطبيقه، وعسى العموم فإن قواعد المنشنأ اهتمت بالأمور الأثبة 1- ألا تقوم الاتفاقيات الغاصة بالمنشأ بتقييد وإعاقة التجارة

2- ألا يكون لاتفاقيات قواعد المنشأ أثاراً على التجارة البولية. 3- أن تقوم قواعد المنشأ على ما يعرف بالمعابير الايجابية بمعنى أن يتم اقرار هذه المايير على أساس ما يحدد النشاء 4- الا يتم تطبيق القواعد بأثر رجمى على السلم،

5- أن تعار هذه القواعد بطريقة تنسم بعدم التميز 6- أن تخطر منظمة التجارة العالمية عند إحداث تعديل أو

إضافة قاعدة منشأ جسدة سدة كافية. ومن المهم الإشمارة هنا إلى أن هناك ثلاثة معايير يمكن على أساسها منح شهادة المنشأ - ويمكن أن تستخدم أي

دولة معياراً واحداً أو تلخذ بمعايير مختلطة للمعابير الثلاثة

الأساسية والتي تتلخص في الآتي :

المعيار الأول: تغيير البند الجمركي: حيث يعتبر تغيير البند الجمركي من بند إلى أحر وهو ما يشقى أوسى السنعة تحولاً جوهرياً في عملية إنتاجها معياراً هاماً في أوديد بلد المنشأ - فإن عملية الإنتقال من بند جمركي إلى إن جمركي آخر هي التي تحد منشأ السلعة الحديدة – وهو الذى يستلزم معه تحديد البنود والبنود القرعية بوضوح التصنيف البولى المتيم وهو ما يعرف بالنظام النسق يب الجمركي - فعندما تقوم دولة ما مثلاً بإستيراد الورق

وضع قواعد واضحة وحاسمة لتحديد المصدر الوطنى لسلعة معينة -ويتم تحويله إلى كتاب مطبوع تكوين الدولة التي قامت بعملية التحويل هي بولة منشأة الكتاب.

المعيار الثاني: النسبة الثمية للقيمة:

بأغذهنا العيار نفكرة القيمة المُسافة - فتحويل خامة الورق إلى كتاب هي مرحلة يثرثب عليها قيمة مضافة وتحسب القيمة المضافة على أساس قيمة السلمة التى إستخدمت وهي مادة خام - والفرق بينها وبين

الإنتاج الجديد - غير أن هذا المعيار أكثر تعقيداً مما يبدو حيث يتطلب في إطار عطية إنتاجية متكاملة الأخذ في الاعتبار أن القيمة المضافة على أساس تكاليف الإنتاج سواء تلك المرتبطة بصورة مباشرة أو غير مباشرة وغالباً ما يتم حساب ذلك بالنسبة المثوية ويطلق على هذه الطريقة بـ Ad - Valorem ويتطلب هذا المعيار عاد إستخدامه تحديد النسبة وطريقة

المعيار الثالث؛ العمليات المحددة؛ حيث يمكن تحديد بلد المنشآ أيضاً على أساس أخر دولة أجرت

عملية تحويل جوهرية على المنتج مي سلسلة الإنتاج أو التحويل مع ضرورة النص على نوع العملية التي تحدد منشأ السلعة أي إذا ما كانت عملية تصنيع أو تعين أو إستخراج. وجثى الآن لم يمكن التوصل إلى نتائج محددة ابرنامج عمل متسق لقواعد للنشة غير التفضيلية أسنابأ عبيدة يمكن نكرها على سبيل المثال لا المصر وهي منعوبة تعريف المنطلعات المغتلفة التي تساهم في تعريف قاعدة المنشأ لكل سلعة أو قطاع سلمي معين وطرق المعمول على الملع فضالاً عن العطيات الغامية بحقظ السلع وعمليات الشنعن والنقل والتعبئة والتجهيز وهي ما تعرف بعمليات التصنيع الدنيا والتي لا تكفى في مد ذلتها لإضفاء

الاعلان المشترك لقواعد النشأ التفضيلية

وفي هذا المجال يمكن أن تستعرض قواعد المنشأ التفضيلية ~ حيث أن البرنامج المنسق اتواعد المنشأ بقتصر على معالمة القواعد غير التقضيلية للمنشأ - وقواعد المنشأ التقضيلية هي تلك القواعد التي تمنحها دولة لدولة أخرى عضو في منظمة التجارة العالية على أساس تقضيلي والذي أصبح إستخدامها متكرراً ومألوهاً في ظل التكتلات الإقتصادية ومناطق التجارة. ويقر هذا الاعالان واقع قيام بعض الدول الأعضاء بتطبيق قواعد تفضيلية للمنشأ منفصلة عن قواعد النشأ غير التفضيلية وتتشابه الضوابط المعنية بتطبيق قواعد المنشأ التقضيلية ويتم تحديد منشأ السلعة على أساس المواد التي تشملها من مواد خام ومكونات تستخدم لإنتاج سلعة أغرى شريطة

ألا تزيد نسبة هذه المواد عن 20 في المائة من سعر السلعة أما بالنسبة لقواعد المشأ وترتيبات التعاون الفني والإداري بين مصر والاتحاد الأوربي فقد منح البروتوكول الرابع الملعق الفاقية الشراكة المصرية الأوروبية والذى دخل حير التنفيذ في أول يناير 2004 مصر وفقاً للمادة 3 ميزة التراكم الثدئي لمنشة Bilateral Cumulation سع دول الاتصاد الأورويسي وهو ما يعتى السماح تلمُصنتم واللُصندر المصري بإستيراد مدخلات إنتاج ذات منشأ دول لاتحاد الأورويس تم إستخدامها في تصنيع سلم تكتسب المنشأ المصرى يون الماجة للالتزام بقاعدة إدخال عمليات تصنيع أو تحويل جوهرية طيها ثم تصديرها للأسواق الأوروبية وفقاً لترتيبات التجارة التفضيلية بين الطرفين.

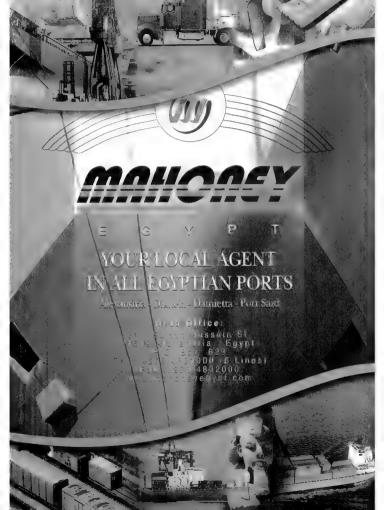
وأمل من أهم صمات قواعد المنشأ التعضيلية أنها تحظر على السلطات الوطبية في الدول المتعقدة رد الرسوم لجمركية (الدروباك) على مدخلات الإنتاج المستوردة من دول ثالثة وذلك إذا ما تم تصدير السلم النهائية وفقاً للمزايا والتخفيضات الجمركية المتفق عليها بين الدول المتعاقدة - ولمل الهدف من ذلك هو المساواة بين اللاعبين الإقتصاديين (مصنعين ومصمدرين) في الدول المتعاقدة وعدم منجهم ميرة تنافسية على حساب الأخر وكذا المساواة في المعاملة بين المنتجات المطبة والمنتجات المستوردة من الدول المتشاركة في ترتبيات

ويتطبيق ما تقدم على مصر فإنه ثم المظر على السلطات

للصرية والاتعاد الأوروبي رد الرسوم الجمركية على مدخلات الإنتاج المستوردة من دول ثالثة إذا ما تم تصدير السلم النهائية للأسواق الأوروبية أو الممرية وفقاً لترتيبات التجارة التغصيلية بين الطرفين غير أن المفاوض المصدى تجح في التوصل مع الاتحاد الأوروبي لترتيبات إنتقالية مؤقتة في هذا الشبأن تتمثل في السماح لمسر برد الرسوم الممركية لمدة 6 سنوات من تاريخ دخول إتفاق المشاركة حيز النفاذ أي حتى نهاية عام 2009 ويعد ذلك أي ابتداء من عام 2010 بسمح لنصر بتطبيق ترتيبات رد الرسوم الجمركية أو الاعقاء من الرسوم الجمركية أو أية رسوم أخرى لها نفس الأثر عنى المواد المستخدمة في تصنيع منتجات ذاك منشأ مع المغلظ على رسم جمركي قدره 5 في المائة بالنسبة السلم المناعية و10% في المائة على المنسوجات على أن تراجع هذه الترتيبات قبل نهاية الفترة الانتقالية لإنشاء منطقة تجارية حرة بين مصر والاتصاد الأوروبي أي قبل عام 2016.

وبعد فإنى أرجو أن أكون قد وفقت في عرض موضوع قواعد المنشأ - وهي من الموضوعات المهمة بالنسبة لقارئ هذه الحلة

والله الموفق





شدكة التمساح لبناء السفن رحدى شركات هيئة قناة السويس الفريق/أحدد على فاصل بناء واسلامه فناء السويس

م/ محمد عرت الداودي درغام رئيس مجلس الادارة

رئيس هيئة قناة السويس

نبدة عن الشركة رمز للقطاع العام

و أنشأت الشركة في عام 1961 مبلايية وعبد العاملين بها لا يزيد عن 1500 عامل وفني .

ه تمثلك الشركة عدد 🖒 ترسانة بالإسماعيلية وابو قير بالإسكندرية وتتميز ترسانة الإسماعيلية بالفزق الميكانيكي همولة وزن حتى 1500 طن وتقوم بإجراء العمرات والإصلاحات وهميانة

معدات وآلات السقن للهجدات العائمة بجميم أتواعها، » ويتصنيم المدرين والعنال ويارشاد السيد القريق / أحمد على فاضل رئيس الهيئة حصلت الشركة على العديد من الشهادات لواكية التحديث والتطوير فحصلت على شهادات IMCA الخاصة

نشاط الشكة

1 - بناء وإصالاح السفن والإنشاءات البحرية والحديدية،

باعمال الغماس HSE - ISM- ISO 9001 - 2000

- * الوحدات لبحرية (القاطرات البحرية والتنشات السريعة وانشات الخدمة والركاب والصنادل)،
- ه الإنشاءات البحرية والإرشادات الملاحية (المنصات البحرية للبترول وشعندورات التغذية الإضاءة والإرشاد والفنارات). ه الأعمال الجديدية (تصميم وتصنيم وتركيب وصيانة الخزانات للوقود والمياه وخطوط المواسير البرية والبحرية وصوامع الغلال).
 - » إصلاح رسيانة اسف (رفع الوحدات الفائمة حتى وزن 1500 طن لإجراء العمرات والإصلاحات والصيانة).

2- العمليات البحرية والبرية:

ه تصميم وإنشاء ترتكب ومميانة وتشفيل وإصلاح (المنصات البحرية البترولية والمراسي العاشة بانواعها وتتمية جقول البترول والأرصفة البحرية وشمندورات الإضاءة والإرشاد والفنارات ومحملت معالهة المياه والتحلية والصرف الصمعي ومنهاريج الواود والمياه وشعلوها المواسير والصموامع المعرنية للغلال وإنشاء الشطوط البرحرية حتى قطر 22 بوصة وتعلقيم الوحدات البحرية والأعمال التعت مائية}.

إنجازات الشركة أ – تم تأسيس شركة إنكو لخدمات التكريك دشركة ذات مسئواية محدودة العمل بنظام المناطق الحرة مشاركة بين شركة التمساح لبناء السغن – إحدى شركات هيئة قناة السويس وشركة دتش

دريدجنج بي. في الهراندية.

- 2- أسند للشركة أعمال بحوالي 50 مليون جنيه في مجال الخدمات البحرية لشركات البترول مثل تتجير الورش العاشة وسفن خدمة البترول وسفن الصبيانة البحرية لحقول الفاز والبترول. » قارت الشركة بمناقصة عائية إصلاح هُمُ الشعن الخاص دينيناء سيدي كرير ؛ لصالح شركة -سوميد، بقيمة 4 مليون نولار،
- - ه تم الثقاقد مع الهيئة المسرية أسلامة الملامة البحرية عن طريق هيئة قناة السويس لصيانة الساعدات الملامية والعائمات بخليج العقبة والسويس. » نجحت الشركة في الثعاقد مع قرى متعددة الجنسيات لرفع وإصلاح سفنها على قرق الشركة في الإسماعيلية بدلاً من النهاب إلى ميناء حيفا الإسرائيلي .

 - » جار ي التعاقد مع هيئة قناة السويس لبناء 3 قاطرات قدرة 1600 حصان.
 - » جارى تشطيب قاطّرتين قدرة 5 الاف حصان ويتم تسليمهم يناير 2007. » جارى تجهيز أسطول الشركة البحرى "TIMBARC" "TIMHOPE" لد خط بحرى لمنالع شركة «بترويل» بمنطقة بلطيم.
 - ه جاري التعاقد مم شركة دبتروبلء لتنفيذ أعمال سحب الضابط البحرية بالخليم العربي والسعوبية
 - ه جاري التعاقد مع شركة PMS لفدمات البترول الهمرية في تتفيذ أعمال الصيانة وإنشاء البنية التحتية لحقول البترول الشركة بترول خليج السويس.
 - وجارى عمل اصالهات أسفن شركة فاماريدايف وسوميد وهبئة ميناء دمياط
- ه جاري تنظيد أعمال مسيلة وتكريك المجرى الملاهي ومنطقة الدوران والإرساء بعيناء إدكي الفاص بشركة ELIVG «الشركة الممررة انتشفيل مشروعات إسالة الغاز الطبيعي». ونتيجة لنجاح

 - هذه المشرومات وافقت شركة ELIVG على مد العقد من 3 إلى 8 سنوات. ه جاري المشاركة مع هيئة قناة السويس في انتشال الكراكة «الخطاب» بواسطة الغطاسين والمعبات المؤهلة عالياً والحاصلة على شهادة IMCA.
 - ه جارى مىبانة شمندورات الشمن والتاريخ دليناء السخنة ودميناء سيدى كرير الغاص بشركة سوميده
 - جارئ أعدال المديانة والتكريك في ميناء السخنة لمسالح شركة «النساجون البتروكيماويات».
 جارئ المصدل على شهادة 1801 ISO.

المقر الرئيسي ، ١ ، شارع لورشة خارح المطعه الجمركية الاسم عيلية

فرع الفاهرة. 12 أمساكن شبراتون إسكان مصر للتعمير - مصر الجديدة

فرع الاسكندرية، 112 عبد السلام عارف - مظلوم - جليم

أبو غيره ساحل البحر البت

- * تقوم الشركة بتطوير وحدائها البحرية لتواكب متطلبات شركات البترول والفاز العالمية بحد أن حصلت على شهادات التطابق للعمل معهم. و تقوم الشركة بتدريب ورفع كفاءة أطقم الوحدات بالشركة معهد تدريب المواني والهيئة المصرى اسلامة الملاحة البحرية.
- و كما تقوم الشركة بتحديث وتطوير أنظمة المفازن والحسابات والإدارة، واستخدام برامج الماسب الآلي المتخصصة في كافة الإدارات والانسام.



+ 2 064 3919353 ... 1 +2 064 3919599 ... +2 02 2665988 ... / +2 02 2665990 ...

+2 03 5624058 - +2 63 5624032 -

Info@timsahshipbuildingoffshore.com timsah shipbuilding@hotmail.com

www.timsahshlpbuildingoffshore.com

بعد تجديد الثقة - إنجازات عملاقة بشركة التمساح لبناء السفن بناء "3" قاطرات بحرية (العملية 1547 وأبو زيد وجمال الدين)

واكب تجديد الثقة للمهندس محمد عزت الداودي درغام رئيس مجلس إدارة شركة التمساح

إحدى شركات هيئة قناة السويس لعام آخر من قبل الدكتور أحمد نظيف رئيس مجلس الوزرآء مدعوما بموافقة الفريق أحمد على فاضعل رئيس هيئة قناة السعويس إنجازا عملاقا وهـ بناء وتدشين 3 قاطرات جديدة هي العملية 1547 وهي بناء وتوريد قاطرة 5000 حصان بقوة شد 50 طن لحساب هيئة ميناء بور سعيد تحت إشراف هيئة التفتيش الألمانية .GJ والطول الكلى لهذه القاطرة 35 متر والعرض 11 متر والغاطس 5 متر والقدرة 2 ماكينة x 2600 وأما القاطرتين جمال الدين وأبو زيد الطول الكلى 35 متر والطول من العمويين 32.4 والعرض الكلى 35 متر والطول بين العمودين 32.4 والعرض الكلى 11 متر والأرتفاع 4 أمتار والغاطس 5 أمثار بعدد 2 ماكينة رئيسية من طراز يانمار GEY 26 بقدرة 2 x



اللفات 750 لفة / دقيقة وقد تم تنشين هاتين القاطرتين (جمال الدين وأبو زيد) أثناء إنعقاد مؤتمر ومعرض ميدمار جنوب ء البحر المتوسط 2007 ا في شهر أبريل 2007 ورقع العلم المسرئ



نمدى إنجازاتنا للفرية فاضل

هذه الإنجازات التي تمت بالشركة جاءت بمساندة الفريق أحمد على فاشبل رئيس هيئة قناة السويس فقد وشبم هذا الرجل ثقته الكاملة في العاملين بشركة التمساح لبناء السفن وكانوا جميعا عند حسن الظن بهم أنجزوا ما وعدوا به فإنجازاتنا ولدت عملاقة بمواصفات عالمية علي مدار ما يقرب من 45 عاما هي عمر الشركة وكل العاملين بالشركة مدربين تدريبا علميا على أعلى وأرفع مستوى ونهدى إنجازاتنا للفريق أحمد على فاضل ريان هيئة قناة السويس ،

نشأط متعدد للشردة العمالقة يتضمن نشاط الشردة

إنشاء مأخذ المياه البحرية حتى قطر 48 بوصة والخطوط البحرية البترواية والغازية حتى قطر 52 بوصة أما الأعمال البرية فالشركة تقوم بتممنيع وتركيب الصوامع المعدنية للغلال وإنشآء بيارات ومحطات الطلمبات وخطوط الطرد وتنفيذ المشروعات المتكاملة لتنمية حقول البترول وإنشاء شبكات الصرف المغطى والصرف الصحى وهملوط البترول والغاز واللياء وإنشاء وتشغيل وصيانة محطات تنقية المياء والتحلية ومعالجة مياه الصرف الصحى وإنشاء صمهاريج الوقوة والمياه وأوعية هصل الغازات وإنشاء غرف الكنترول ومحطات وشبكات خطوط تبريد عالية الجودة وتصنيع وتركيب رواقع السفن حتى حمولة 2000 طن وتصنيع وتركيب كبارى حديدية وإنشاء الكبارى المعدنية .

أما التشغيل البحري للوحدات البحرية فتمتلك الشركة وحدات بحرية من قاطرات ولنشات خدمة ولنشات رياط وورش عائمة وسفن إمداد تعمل في مجال الخدمات البحرية للمراسى البحرية والأرصفة البحرية البترولية وتنفيذ جميع الأعمال البحرية من إنشاء خطوط جديدة ومنصات بحرية ومراسى ومناورات وصبيانة لمشروعات قائمة أو أعمال القطر للوحدات والورش العائمة ورياط السفن بأرصفة الموانئ والإمداد لمقول البترول طبقا للكود العنلي والإدارة الأمنة للسفن ومنم التلوث ISM COAD وتطبيق نظام HSE كما تقوم الشركة بتشغيل للشركة والغير.

كلمة أخيرة يؤكد المهندس محمد عزت الداودي درغام رئيس مجلس إدارة الشركة أنني تسلمت الشركة عام 2000 وهي مديونة ب 40 مليون جنيه والأن ودائع الشركة خلال خمس سنوات بلغت 32 مليون جنيه وكما يقولون أنا مقاول ناجح وأسعى دائما للصعود بشركة التعساح أبناء السفن من نجاح إلى نجاح بغضال من الله سبحانه وتعالى وجهود كافة العاملين بالشركة العملاقة .





خانم



Royal Logistics

TISTCO A

International Shipping & Transport Co

£ Sonker

• خدمات لوجيستيه

•توفير المال والوقت

• معامل فحص دولية

مشروعات القيمة المضافة

SOKHNA PORT

وسعات تفرينيــة هائلــة

• احتراف الشمن والتفريخ واقتصاديات الاستبراد والتصدير

ونتنال بتكنواوجيا الغد والسرية الأداء

هنت تناول الع**اويات**

دراحتك خستوايتنا النظم أسن الكتونية

المنات للتنالاء معانسة

ميناء السخنة

وية ويوه الشاسة للمارية والدعارة والمدار المرور eftering early, who is the light billion, a see or it

الكد الدكتور إمماعير منارك مستشار رئيس مطس داره شركة سنية ميداء السجنة اي مصبيم لسكر بالمنده سوف يسأ رماحه العقلي سهاية الشهر أبحاري بجافة إحماسة تصل إلى 800 ألف بش كمرحلة أولى دريد إلى مليون و200 الف مين بدايه العام المفال حيث يوجه الجرء الأكبر منها للسوق المصية ويتم تصدير اضعي.

وأصاف الدكتور إسماعيل منازل جلال لفائه بثمنة القوم الجامه بمجلس بشعب بالبثاء مسء إن رجمالي الإستثمارات بمنياء السحية ببعث 120 مليون بولار بيم مبرعها على المباء النبية المصيه والمعتوماتية إصافة إلى تحصيص 30 عليون جنبه الإقامة أول معدن تحليل للعنباب معترف به عالماً معرض فحص النصابع المستوردة والمسرة بمدمه البنطقة ككل. وأشار الى أن الميناء بحج في تحقيق عائدات مناشرة خلال عام 2006 بلعن 7 مسارات هيبه

=إجمالي حجم الإس

هحجم الإستثمار تصل آلی ۲ ملیار د

■عدد الشركات ال وحتى عام ٢٠٢٠

≡أثر العمالة الجاء

علم ۲۰۲۰ مند ۱۰

≡عدد فرص العويا الخاصة عام ٢٠٢٠

=حجم النمه السا

دالمجم المتوقع الر

الخاصة عام ٢٠٢٠

مَنْمَلَّةً فِي رَسُومِ حَمْرِكِيهِ وعادد تَ لَهِينَة منتَ البحر الأحدر إمناعه إلى أيعمل على تومر ما يغرب من 1300 عرضة عمل ساشرة و4500 عرضة عير مناشره

وأصاف ن المناه عمل على حدث ما تقرب من 120 ملتار دولار الإقامة 4 مشروعات بالسطفة

قطاع النقل والمواصلات الأوروبي بؤهل للتوسع في استخدام الوقود الحيوي

(BIODIESEL)

احتتمت سروكسل عمان المؤسر اسولي الدى نظمته للعرضية الأوريبة واستعرو يومين، وتدول العديد من الملقاب دات الصلة بمحال بناح واستحدام مصادر الطاقة الجبوبه ودلك بمشاركه عددد من الشخصياب لأوربية والدويه الدرره auga cum, Haroma Verrus

تتولى بلاده هاليا رئاسة الاتحاد الأوروبي والرئيس البراريلي لالمستداء وعدد من أعضناء المفوضية الأوروبية المكلفة بملقات الطاقة والبيئة والتجارة وتنمية التعاون الشيرك، بالاصافة الى عبد من بورر وممتلى الشركات والجمعيات والمنظمات غير

ورشس الورراء البرتقالي الذي الحكومية والأكاديميس.

وبناقش المؤتمر كيفية تطوير النظرة الدولية لاستعمال وإنتاج الوقود لحبوى ، وتركرت جلسات العمل حول خمس نقاط أساسية، هي سياسات دهم الوقود لصوي، وتطوير التجارة الدولية في هذا للجال، والأخطار والمنافع للترنية على سبتعمال الوقود الحيوي، وأنشطة البحث في هذا المجال، وأخيراً مسائلة الوقوي المبوى والدول

ودعا رئيس للقوضية الأوروبية عوسته معوي على وسوالي العمل على خلق الشروط الاقتصادية المناسبة من أجل تعزيز إستفدام الوقود الحيوى في قطاع الثقل والمواصلات في دول لإنجاد لاوروسي وأهر ﴿ ، حَالَىٰ مَشَارِكُنَهُ فَيُّ ٱلمُؤْمِنِ اسولي، سن إعتماد الانحاد على توفوه الصبوى رداد جكل العامين الماضيين إدايلم سة أه أماً من نسبه الوقور السنجدية في جميع الدون الإعصاء بكن هذه النسبة

ولا برال صبيله يوعى ويكيها مشجعة ليبوع

فداقيا في مجال مجارته التغير التحج ما ودكر رسس المقوصية الاوروبية أل هدف لانجاد المعية، في قبه مارس الماضيي الاعتماد عنى 20% من مصادر العدقة شحددة بحلول 2020 وقال مرد أرديا بحقيق هد اليدف علينة العمن لرفع بسية استحدام اوفود الحدوى إلى 10 الله الحلول 2020ء ورأى أن مطاع المقن والنواصلات لأوروس احتاهوا للحقيق هذه سينية «يو وفريد له الطروف الضرورية للجوء بى هذا الصاراء ووقعت الموصلة الأوروبية والبرزيل على وشفة يتعقم من أجن حوار



و المادية الفادر

عُمارات بالبناء والركز اللوجيستي هتي عام ٢٠٢٠ تصل إلى ١٧ مليار دولار ت الأجنبيية المتوقعة في منطقة اللوجيستيات هني عام ٢٠١٠

ولار وحتى عام ٢٠٢٠ ٨ مليار دولار عالمية المتوقع في المركز اللوجيستي عام ٢٠١٠ ٢٠٠ شركة

من ۱۵۰۰ الی ۲۰۰۰ شرکة

يَّرة المتوقعة الناتجة عن نشاطات المبناء والمركز اللوهيستي

قرصة عمل الممالة الغير مناشرة ٠٠٠ ٨٥ فرصة عمل المتوقعة الناتجة عن نشاطات منطقة السويس الإقتصادية

🚟 ,۱۹۵ فرصة عمل

أس المتوقع بمنطقة السويس الاقتصادية الخاصة عام ارد الدولة النباشرةُ والغير مباشرة من منطقة السويس الإقتصادية ٤,٦ مليار دولار

حساعه بنع تشعيلها خلال عام 2008/2007 وهي مشروع محمة الصب السائل بتكلفة 70 صبول دولار ومسروع «المواشي» الحية والنحوم بتكلفة 90 مليون دولار لأن المشروع يقوم على إسسراد 34 .مد رأس ماشمة كل شهر يقم نصمها بالمجرر الآلي الذي تم إقامته بالمناء والذي يجعل السهر الفادم حدقه الدار س في لبوم و حر لاساح الأموسة سكله (550 طيون دولار. علاوة على ونشره مشروع الوفود الحدوي ددكلمه 60 مديرن دولار حلاق نشروع مصدة داستكر تكلفه 600 مسور دولار والذي سيساهم في توفير الإستياجات المحلية من السكر وتصدير الفائض مدها للخارج .. منوها إلى آن هذه المشروعات سوف تساعد على زيادة تومير فرص العمل إلى 3 الاف فرصة منشرة و 9 الاف فرصة عبر مباشره.





شركة العامرية للمخازن الجمركية

Amria Bonded Warehouses Co.

Mariot - Alexandria - Egypt

لة خاصة مواتي الحممورية العامة.

كينج مريوط – الاسكندرية

AST AND CONTRACT OF A STATE OF A

الترخيص لهالتكان مستوده اداع هم ملك الشركة إهمت امنيات أرول من ملة إمارة اهمت امنيات أرول من

دوويد الشركة بالحدث معدات السلامة والصحة المهنية والدفاع المدنى لطمان سلامة مصالح عملائها .

8 إدارة وأعية ومدربة ذات خبرة كبيرة في هذا المجال . .

نشاط الشركة :-

- قذرين جميع أنواع الحاويات الفارغة والمملوءة بجميع أنواع البضائح
 الواردة والتر الزيت للعملاء.
- و توفير ساحات مكشوفة ومفازن مغلقة با سعار تنافسية وبمساحات
 كسة .
 - مجمزة بساهات خاصة لتخزين الحاويات الثلاجة والمبردة.
- ٥ تخزين السيارات بجميع أنواعها والأوناش والعدات والسحب لأى عدد حتى ولو سيارة واحدة من الرسالة.
 - و إمكانية السحب الجزئي للرسائل هسب الحاجة بدون حداقصي و



 قفريغ مشمول الحاويات لحظة وصولها بالمفازن (و الساهات وإعادة الفارغ فور التفريغ مما يوفر للعميل غرامات الثا غير .

استقبال وتعبئة الحاويات بالبضائع الصادرة .

تقديم الخدمات المطلوبة بتسميلات شديدة تتميز بالسمولة والسرعة

والمرونة . والمرونة . وتكلما الممالا مرابات المدرك لا في المرورة .

 و بها مجمع جمركى متكامل لنهو الاجراءات الجمركية فى اسرع وقت وبطريقة مميكنة متصلة بالحاسب الآلى لمصلحة الجمارلك.

موقعنا :-

الموقع على تلاقى الطرق (القاهرة - الإسكندرية - برج العرب)
 القرب من المناطق الصناعية وخاصة برج العرب ومدينة السادات

Head Office: Borg Elarab Road From Alex /Cairo Desert Road - King Mariot

Tel: (03)4485670 - 4485671 - 4485672

Fax · (03)4485675 Mobil: 012 394 2216

E-mail:ragabnet@intouch.com

الادارة: أول طريق مدينة برج العرب المتفرع من طريق إسكندرية القاهدة الصحراء، كنت مريدة - الاسكندرية

القاهرة الصحراوي كينج مربوط - الإسكندرية ت: ،٧٥٨٥٤ - ٧٨٥٦٧١ = ٧٧٣٤٨٥٤(٣.)

هاکس : ۲۰۲۰۸۹۹ (۳۰) موبیل :۲۲۲۹۹۳ (۲۰)



Arrange of Air-and Oceanfreight-shipments from almost anywhere in the world under comlete supervision.

Coordination and handling of Crosstrade-shipments for customers in Egypt

Worldwide coordination, arranging and transportation of project and entire Plants up to jobsite Controlling and monitoring of cargo from Egypt and also from suppliers located overseas.

7. 100

Panalpina does operate its own worldwide communication-network.

17, PORT SAID STREET-ELSHATBI-ALEXANDRIA-EGYPT.

e-mail:mail@afifiworld.com web site:www.afifiworld.com TEL:+2(03)5905730 +2(03)5928123 FAX:+2(03)5923797 +2(03)5901521





ش سر

انشطة الشركة :

شحن وتفريغ

مراولة أحدال الشعن والتفريغ لسنفن البضائع العامة والعيبارات

حدمة تشغيل ساحات

مزاولة أسمال تداول الحاويات والأنشطلة المرقيطة بها من اسمال التعميل والتعشيق والتسريف والنسقل والتششيت بالساحات لكسافة انسبولغ الحساويات السواردة والعسسادرة

خدمة الحاويات

- واستلاح المساريات المعادية
- وخدمة سيانة واسلاح الحساويات المسيردة
- و خدمة إختبار ما فيل الرحلة للحاويات الميردة (PTI)
- خدمة تشرويق الحساويات الفسسادغة









www.ship-crew.com

۸ شسارع محمد رجب (آتصاد مسائل البسستان) خلف قندق میرکوری سسابا باشا - الإسکنریسة تلفسین : ۲۱۹۸۹۲۰۱۹) علیفون/فساکس ۵۵۲۰۷۸ (۲۰) صحب ۲۰۰ سیدی جسابر - الإسسکنریت

بقلم (وتنام غنيم

يشهد العالم الأن أكبر مشاركه لم تتحقق من قبل لم يفعلها هذا العدد من البشر في قرار دولي قبل ذلك

منَّ مَّنا لَا يعرف عجائب الدنيا السبع منذ آلاف السنين ونفتخر بهم وبعظمتهم على مر لعصور. لكن ما الذي حدث اليوم. وللذا الإستفتاءات وما صاحب الفكرة. وما موقف العالم من ذلكَ على وجه العموم وما موقَّفَ مصر بوجه خاص، وهل هم العجائب السبع الذي تم ختيارهم 2007/7/7 هو عجائب (777)

عجائب البديا الجديدة ووعدوا بتقديم حسومات للسياح ثالثا: هرم تشبئشه إبنيا الألعدان

رهم مثات الأشحاص الإعلام للكسيكية وسط أجواء من العرج وأبوا رقصات من وهي حصارة المايا بعد إعلان مدينة شيشن إترا التي كانت تمثل عضارة المايا سابقاً من عجائب البنيا السبع الجديدة نابعا : سنال المسيح المخلص فودي جاتبو تجمع في ربودي حايرو مثات الاف الأشحاص ورقصوا وعنو. على شاطئ كويا كناب للمطالبة بعالم

أقل تأونًا والإحتمال بإختيار تمثال المسيح المفاص من عجائب الديد الجديدة وأخيرا : وبدان ومراصات فيأسية تبعدا يرفع 7

تم في تاريخ السبت 7/7/7000 عدداً قياسياً من الراغبين في الزواج وكذلك الراهنات في إتحاء فالكثيرين بعتبرون الرقع 777 رقماً محمود، ويتفاطون مه ويتوقع أصحب المراضات أن الإحصائيات

سوك تكفف أن في هذا اليوم إقبالاً على حيماتهم هي الولايات المتحدة ثم إقبال الالاف على الزواج رهجز أماكن عقد القران ونفاذ أماكن قضاء

شهر الحجر بأسبقية الحجر وكناف في ليبان يذكر أن الرقم سنعة له دلالات دينية واللقعية عديده، فيما أسماء القيسوف والرياضي الإغريقي،

فيتاعورث رقم الكمال ما الشاعر الإيطالي وانتى اليجبري الدي يعود للمصور الوسطى فقد إستحدم الرقم في الكثير من أعماله

100 00 Vovage No ETS Alexandria ALMEROAD. SING A BODG

ومن صاحب الفكرة وكيف تبلورت؟ صاحب الفكرة هو السويسري (بربارد ويبر) الذي سبق يصل مفرجاً سينمائياً. ومدير متحف. وتتابع لعملة مؤسسة News WONDERS أو المجانب السيم الجنيدة وهي مؤسسة لا تهدف الربح

على وجه الإطلاق وأشدرو هؤلاء القائمون عنى الحملة أن المسابقة التي شيدها الإبسان قد إحتديث تماويت 75 مليون نسمة من محتلف بول العالم. وهي أول ممارسة ديموقراطية على صعيد الدبيا بأسرها من وجهة نظر هذه المؤسسة المنظمة

* بكن قس التحرق أكثر داخل الموصوع مريد أن نعرض عمائب الدبيا الصدم القديمة إن القائمة الأصلية عجائب الدينا السِّيع قد وضعها باحثون إغريق قبل أكثر من الفي عام وشملت

 1 - حداثق بابل المعقة. بالعراق 2 - شئال رودس العملاق 3 - قنار الإسكندرية القديمة بمصر 4 ~ لهرم الأكبر ، الجيزة ، مصر 6 - ھيكل بيانا (أرتيبيس) 5 - سور المبين العظيم

7 - ئىثال زىرس

و نعرض الأن صدى كلمة في مؤتلف أنجاء العالم الاردى قدت الأسرة المالكة حملة وطنية تكلفت عشرات الالات من الدولارات وتم تتويج ملكة جمال

البتراء وفقعت شركة حاصة منافذ التصويت في العاصمة عمان. سر زمل رفع لاعدو كرة القدم المعتقب الوطني راية شاشد الشجعين التصويت قبل المبارة أمام نجترا في لندن. ووقف الرئيس أويس اناسبو لولا دلسيلقا أمام تمثّال السبيم القادي في ربوه داعياً للتصويت لنصرح البرازيلي

بيرو فقعت حكومة بيرو منافذ كسيوتر في الميادين العامة انشجيع الناس على التصويت عير لإنترنت لصالح مدينة ماتشوييتشو القديمة

نشيلى دعت رئيسه لدينة مواطئي بلادها دعم ترشيح جزيرة القصح من جمالها الهند تجوب أعنية مؤلفة خصيصاً لتاج محل البلاد لحشد الأصوات

المُكسبت يَخشون خبراء الأثار أن تتغير أثار حضارة المايافي جنوب شرقي المُكسيك إدا وقع عليها الإهتيار إذا قد يؤدي تواهد أعداد إصافة من الساشمين إلى إعداث إمهيار التربة

ما موقف مصر من إستفتاء عجانب الدنيا السبع الجديدة؟ أني مصر أثبة ضيق وعضب من أن الهرم ذلك الصراح العربق بات يجاهه البخول الى منافسة ليحتل موقفاً بين لائحة العجائب السبعة للعالم في مسابقة تجري في القرن العادي والعشرين وعلى دلك قام المنظمون بإخراج أهرام الجيزة من المنافسة ومنموها وضماً فخرياً بين عجائب العالم

4 - الكوارسيوم . إيطاليا

10 – معبد كيوميزو ـ اليابان

12 - معابد وأثار أنكور . كمبوديا

14 - أثار تميكستو القيمة ، مالي

16 - تمثال المسيم الفادي ، البرازيل

20 تمثال الحرية . الولايات المنحدة

- سور المدين العظيم ، الصبين

18 - مدينة ماتشوبيتشو القبيمة . بيرو

6 – برج إيال أرنسا

8 - المعراء، أسبانيا

ماهي قائمة للرشعين للإختيار بينهم في عجائب الدنيا السبع 2007 2 - أيا صوابيا ، تركبا

1 - الأكروبوايس ، اليونان

3 - الكرملين، ريسيا 5 - قلعة نبيشنانشتاين . ألمانيا

7 - أحجار ستوبهدي. بريطانيا 9 - سور الصين العظيم، الصين 11 - دار أويرا سيدني، إستراليا

13 - ناج محل ـ الهند 15 - الشر ، الأردن جريره القصح - نشيلي

19 – مرم تشيتشنّ إنترا ، الكسيك ٥١٠ الذي تم إحتيارها لعجائب الدنيا السبع عام 2007

1 - مدينة النتراء في الأردن 3 - معيد تاج ممل، الهند (بتصويت بدو 100 مليون شخص حول العالم)

4 - الكوليزية في . العاصمة الإيطالية روما

تمثال المسيح المخلص في ريودو جايرو ، بالبرزيل

7 ~ مدينة مايا القبيمة . الكسيك 6 – آثار ماشوپیشو لقبائل آلانگا فی البیرو أولا. هدفة الشاء آلاده أعلبت مدينة البتراء في الأردن إحتفالية أقيمت بإستاد لالور في العاصمة البرتغالية لشبوبه بنيحة

التصويت وقد حرج الأردبيين إلى الشوارع للتعبير عن إفتخارهم بهذا الفوز العظيم. وحتقى عشرات الالام من الأرسيين بإغتيار مدينة البتراء المحدورة بالصحر الوردي جنوب للملكة وأصقت لهده للناسمة الألدب لناربة وعقدت حلقات النبكة في الطرقات وخرجت مواكب السيارات في شوارع عمان والمدن الكبرى

قام استكان بتوزيع الطويات وأطلقوا الأسهم النارية أمام معبد تاج محل إحتفالا بإدراجه على لاشحة

الحتاج الأحتية التركيلية الالاحتي في تعانف التحتيلية الالاحتي

إن دخول الوكلاء الملاحيين الأجانب السوق المسرى أشر بشكل أو بآخر على صناعة النقل البحرى في مصر . إن الساحة الملاحية تشهد عمليات زحف وإحلال وتبديل شبه منظم من ملاك السفن الأجنبية بالقيام بأعمال الوكالة الملاحية عن خطوطهم الملاحية، وقد خرج الجانب المسرى من اللعبة خالى الوفاض وصفر اليدين.

برايك __

- ماهي الآثار الترتبة على هذا التحول بإيجابية كانت أو سلبية؟ - ماهي الآثار القرارة المؤدّل إلى المارية منافق معمدة الأ

- وكيف يتم تلافى الأثار السلبية حالة وجودها؟ - وما هي الصورة الثالية التي يجب أن تكون عليها العلاقة بين ملاك السفن والوكلاء الملاحيين؟

الدكتور أحمد عيسوى صالح عضو الجاس القومي الإنتاج والشنون الإقتصادية



· يتطلب الأمر إلى أن يتم التحول من نظام منح التراخيص إلى نظام عقد الألتزام وهو تعاقد بين الواني والشفل حيث يحدد الحقوق التبادلة والالتزامات لكل طرف حيث يتم منح الالتزام عن طريق طرح الناقصة بما إله من مزايا في الشفافية والمنافسة.

18 mile / seese / strak

بدأت بعض الخطوط الملاحية الأجنبية تدخل باسمها في مجال الوكالة الملاحية في مصاري لتقوم هي الملاحية في مصر بعد إزاحة ونرع الوكالة عن الوكيل المسرى لتقوم هي بنفسها بإمال الوكالة عن سقنها لتوقو ما تسدده للوكيل المسرى عن الوكالة وتتجنى هي بنفسها كاهة الرسوم والمساريف والأتعاب من أصحاب البضائح وتتمولها للخارج وتتحكم في العمالة ويدخل العنصر الاجنبي مرة اخرى لينبوه الادارة في تلك الشركات وغيرها ويعيد التاريخ نفسه مرة اخرى.



ربان / هاروق عبد المنمم الصابغ خبير ومستشار بعرى

إن هكر الطميخصة ينطوي على إعتراف ضمنى باننا في احتياج شديد تغيير الردارة والبحث عن ملاك ومديرين جدد فادرين على تعظيم ورفع كماءة هذه الاندارة والبحث عن ملاك ومديرين جدد فادرين على تعظيم ورفع كماءة هذه الانتظامة والتوكيلات اللاحيدة هي مصر سواء قطاع أعمال أو قطاع خاص في أيدى ملاكها وإدارتها المصرية لها اداء متميز وإنجازات لها فاعلياتها وتؤتى نتائج طيبة هي فالبية الاحوال فهل نحن في حاجة الى توكيلات ملاحية اجتبية؟ وهل متلك إضافة معتملة لخبرات فنية أو إدارية غير معروفة لدينا أم هي بصراحة - عقدة الثقواجة!!

الأستاذ/سمير معوض محاضر في الاقتصاد البحري وصناعة اللوجستيات

> جاء المنانون رقم (1) للعام 1998 ليكون مثل الدبة اللتي قضت على هدف إستراتيجي لم يدرس بعناية.

فالطفوب لم يكن هو الأسراع هي خصنصة الوكالات اللاحية يقدر ما كان الأهم هو إعادة هيكلته وتحديث أدائها والإقلاع عن أهدار أهم الكفناءات فيها. فقد كان التقبل بالتجاوب مع إنتفاقية أجات وقواعد منظمة التجارة العالية لا يقوم على حجية منطقية فهما ما يوفران ضعافات الإقتصادات النامية كن تستفيد من فترات السماح حتى توفق أوضاعها وتعييد ترتيب أولوياتها لكننا أسرعنا بلا مسوغ معقول للافهماك في عمليات الخصخصة وحاولنا أن تكون عولين أكثر من أقطاب العولة أنفسهم ويعنا فرو الدب قبل أن تتمكن من صيده.



New Billengy guiden wood Kelly

ध्येन्याम क्योक्याध्या पिक

W. Hogen of the Hilly وخو العالس القرمي الانتاج والشهدل الاقتصادية

التوكيلات الملاحية إلى أين ؟

أولاً حتى عام 1991 كان يقوم بأعمال التوكيلات الملاحية شركة الأسكندرية للتوكيلات الملاحية وشركة القناه للتوكيلات الملاحية وهمة تابعتان لهيئة القطةع العام للنقل البحرى وكانت التوجيهات في كل اجتماعات الجمعيات العامة للشركتين مأن تكون الرسوم المحصلة مقابل الخدمة المؤداه وأن تكون الغدمة ذات كفاءة يستفاد وجودة عالية لا أن تكون أداة جباية وكان يستفاد من أرياحهما في تدعيم وتطوير منظومة النقل البحرى حيث ساهمت الشركتان هي إبشاء شركات الحاويات وكذلك إنشاء شركة الملامة الوطنية وشركة مصر النقل البحرى وكانت سياسة الوزارة التدرج في مساهمة القطاع الخاص في أعمال التوكيلات الملاحية حيث كانت العمولة القصوي السفن التي متعامل معها القطاع الخاص محددة وذلك حفاظاً على الشركتين.

نَقَهَا ۚ هَى عام 1991 صدر القانون رقم 203 اسنة 1991 وأنتقلت تبعية الشركةان إلى الشركة لقائضة للنقل البحرى (الشركة القابضة للنقل البحري والبرى حالياً) التابعة لوزارة قطاع الأعمال لعام ، وهذا القانون كان يهدف بصفة أساسية إلى خصخصة شركات القطاع العام وكان من الضروري أن تدرك الشركتان ذاك وأن تطور أعمالها وترفع كفاءة ادائها بتحسين خدملتها وعلاقاتها لا أن تكون أداة جباية بغض النظر عن أداء الخدمة ولكن شيئاً من ذاك لم يحدث حتى أن الرسوم التي كانت تحصلها لصالح قطاع النقل البحري لم تكن تورد للقطاع في بعض الفترات . ونظراً لتغير سياسة النولة فلقد صندر القانون رقم (1) لسنة 1998 بالسماح للقطاع الخاص في مزاولة أعمال غدمات النقل البحرى ، وصدر القرارين الوزاريين (30،31) بتنظيم منَّح التراخيص للقطاع الضاعر في مزاولة أنشطة النقل البحري ومنها التوكيلات الملاحية ومنحت التراخيص للقطاع الخاص وفقدت الشركتان السيطرة على أعمال الوكالة وتدهورت أوضاعها حيث أنها لم تكنَّ مهياً لمنافسة القطاع المَّامِن ولم تطور أعمالها منذ عام 1991 حتى بـ غل القطاع المَّامِن في النافسة ، وثم تقسيم شركة الأسكندرية إلى ثلاث شركات بدعوى النافسة وسيطرت الجاملات في إختيار رؤساء لشركات وتلاشت الكفاءة والخبرة

نَالَّتُهُ: ونوضح فيما يلى ما ال إليه وضع التوكيلات الملاحية في ميناء دمياط على سبيل المثال --

1 - في الفترة من 1/1/2006 متى 2006/12/31 (عام 2006) تم التعامل مع 2975 سفينة في عام 2006 مقابل 3174 سفينة في عام 2005 بنسبة

خفص قدرها 6.3% . ويلفت سائن العاورات منها 1258 سافينة مقابل 1564 سافينة في العام السابق بنسبة خُفض قد ها 19.6% ، 1711 سفنة بضاعة عامة مقابل 1547 سفينة في العام السابق منسبة زيادة قدرها 10.6% ، 6 سفن ترددية مقابل 63 سفينة في العام السابق بنسبة خفض قدرها

وهذه السفن تعاملت مع 86 توكيل ملاحي ولقد تعاملت الشركات التابعة الشركة القايضة للنقل البحرى والبرى عني مايلي

مثابل 46 في العام السابق	47 سفينة بضاعة عامة	شركة معقيس الملاحة
 مثابل 1 سفينة في العام السابق	2 ساينة ومساعة عامة	شركة أبو سميل
مقابل 27 سفينة في العام السابل	210 سلينة بشاعة عامة	شركة امون
 مقابل 74 سفينة في النام السابق	259 سنينة بضاعة عامة	إجمالي
 الشمد لحمال عدد السائد .		

2 - وفي الثلاثة شهور الأولى من عام 2007 (1/1/2001 حتى 2007/12/31)

مقارناً بالفترة المثيلة من العام السابق تم التعامل مم 694 سفينة مقابل 710 سفينة في العام السابق بنسية خفص قدرها 2.3٪ منها 286 سفينة حاويات مقابل 299 سفينة في العام السابق ، 408 سفينة بضاعة عامة مقابل 405 سفيئة في العام السابق.

وخص الشركات التامعة الشركة القامصة للنقل البحرى والبرى منها ما يلي .-شركة القناه التوكيلات الملاحية 18 سفية بضاعة عامة مقابل لاشييء في العام السابق شركة أمون التركيلات الملاهبة 8 سفن بصاعة عامة مقابل 38 سفيئة في العام السابق شركة معفيس التوكيلات الملاحية 11سفينة بضاعة عامة مقابل 17 في العام السابق شركة أبوسمبل للتوكيلات الملاحية 1 سفينة بضاعة عامة مقابل أسفينة في العام السابق

إجمالي 38 سفينة بضاعة عامة مقابل 56في العام السابق

بنسبة 5.5% من إجمالي السفن مقابل 7.9% في العام السابق وينسبة 9.9% من سفن البضاعة العامة مقابل 13.8% في العام السابق ،

وسواء في عام 2006 أو الثلاثة أشهر الأولى من عام 2007 فإن شركات قطاع الأعمال العام لم تتعامل مع سفن الحاويات وأقتصر تعاملها مع سفن الضاعة العامة فضلاً عن تدني نسبة ما نتعامل معه من إجمالي عدد السفى ، وسيطر القطاع الشاعل سواء المصرى أو الأجنبي على سوق التوكيلات الملاهية وتغير

التومىيات

· يتطلب الأمر تطوير شروط منح التراخيص للقطاع الخاص في التعامل مع خدمات الثقل البحرى بصفة عامة ويصفة خاصة في التوكيلات الملاحية وألا يترك الحبل على الفارب للسفن للتعامل مم التوكيلات الأجنبية وأن يتم دراسة إمكانية فرض رسم معين عليها أو وضع شروط تعود بالنفِّع على الواتي المدرية منها أو على العبور في قناة السويس.

· أن يتم التحول من نظام منح التراخيص إلى نظام عقد الألتزام وهو تعاقد بين المونى والمشفل حيث يحدد العقوق المتبادلة والالتزامات لكل طرف حيث يتم منح الألتزام عن طريق طرح المناقصة بما لها من مزايا في الشفافية والمنافسة .

· أن يماد النظر في المصخصة بصفة عامة ليكون أساسها هو رفع الكفاءة والأنتاجية واستقدام التكنواوچيا والاستثمار الأجنبي المباشر لا أن يكون الهدف منها هو الحصول على موارد للغزانة العامة وحتى لاتهدر موارد مستقرة ومتزايدة أو أن تحدث خللاً كما حدث في خصخصة شركات الأسمنت وأن يتم تشجيع القطاع الخاص ليستثمر ويصيف إلى ما هو

السفينه وسداد رسوم المكوث لسلطة لليناء اذا وجدت.

الوكالة اللاحية بان القطاع العام والقطاع الخاص المسرى والاجتبي الاستاذ/ محمد خليفة نبذه تاريخية مختصرة عن الوكالة الملاحية

> - مم التطور وبداية ظهور المواني - وقوانين العماية في القرن الماضي عندما كانت السغن صغيرة وهجم التجارة الجمركية - وزيادة عدد السفن وريادة هجمها وتنوع انواع العالمة معصورا في نقل المنتجات الزراعية بين الدول ونقل الوقود الذي تسير به السفن وزيادة السرعات وزيادة حجم حامات القطن وتراب العديد والفوسفات والفحومات بين التجارة الدولية وتحرر العديد من الدول المستعمره والرض المواني - وكانت المواني في هذه الآونه في معظمها عبارة عن سيادتها على موانيها بدأت تظهر نوع من الوكالة الملاهية ارصفه متخصصه وليست موانى بالمعنى الموجود حاليا – ولم الاحببية في المواني وخاصة في مصر في عهد الاستعمار تكن هناك حمايه جمركية تحكم ثلك الموانى وبتحقق السياده البريطاني المنحاز دائما للأجنبي وبالفعل انشأ ملاك السفن لىلد الميذ، – لذلك كانت رباينة السفن وغالبًا ما كان الربان هو مكاتب لهم في المواني المصرية للقيام بأعمال الوكالة الملاحية مالك السفينة نفسها يقوم بخدمة باخرت في الميناء الذي يرسو عن سفتهم وسفن الغير ولتكون همزة الوصول بين السفيته فيه مثل شراء التموينات والمياه والوقود وغيرها من متطلبات وبين سلطات الميناء التي كانت تسيطر عليها الجمارك في هذه

الآونه مالاضاغة لتقديم خدمات العبور للسفن بقناة السويس وسداد الرسوم بالنيابة عن تلك السفن وظهرت شركات للوكالة الملاحية الاجببية في مصر واشهرها (امجلش كوابنج بریتش کولینع - امریکان استرن - دیکادی - ورمس - وليم استابلدون - الحوان كورى - سيمكو - ديكاسترو -وبعص الوكالات اليونانية مثل ساكيلس باعا نيكيتس وغيره من الوكلات الاجنبيه ولم يكن في الميدان من الوكالات المصرية سوى شركة اخوان لهيطه (وكيل عن جميع خطوط الدون الشيوعية التي لم تكن لها أي نفود في مصر) - ومحمد رشيد (والد السيد وزير الشجارة والصناعة الحالي) - ولم

Mend Bliffing wolder wood file

بقية المُنشور في الصفحة السابقة الأستاذ/ محمد خليفة

بكن في حقل السفر الا شركة الضيويه (عبود باشا) ، - بقيام ثورة يوليو وتعرضها لتحديات الاستعمار الأجنبي وخاصة البريطاني في مصر والتقود القريسي على قناة السويس ويحول الثورة في معارك بناء السد العالى وتأميم لقناة والعدون الثلاثي على مصر عام 1956 وتحديات البنك الدولى تنبهت الثورة الى الدور الدى كانت تلعبه تلك الشركات الملاحية وأرتباطها لوثيق بمراكرها الرئيسية في لندن والماسا وابطاليا وغيره من الدول الأوربية حيث كانت ميزادياتها تصنع في الغارج وكانت وسيلة لتهريب الاموال للخارج حيث ن عائدات تلك الوكالات تمثل خدمات غير منظورة فتلك الوكالات لاتحة ج لى رؤوس اسوال ثابته او ثقيله ولكتنها تؤدى خدمات السفيئة في الميناء مقابل أجر وعمولات وساطه وسيمسره وهمولات توالين ... الم كانت ودع لمساب الوكالة الملاهية في الخارج - وبالنسبة للعمالة كانت تسيطر عليها لعمالة الأجنبية وقتصرت اعمال السعاء والفراشي والخفر عنى المصريين ، وكانت أن أممت الثورة تلك الوكالات الملاحبة وكانت ميرانيتها حسفر في أول الناميم وقامت الحكومة بدمج تلك الوكالات في شركتين رئيسيتين شركة القباة للتوكيلات الملاحية وتختص باعمال الوكالة في مدن القناة - وشركة الاسكندرية للتوكيلات الملاحية وتختص باعمال الوكالة في موانى الاسكتبرية .. وتسيد المسريون كافة المناهب في الشركتين ووضعتى الشركتين تحت لواء وزارة النقل البحرى ثم وزارة النقل وحققت ارباحا طاشة إستخدمتها وزارة النقل في انشاء مترو الاتفاق في مصر وتجديد شبكات التليفوبات والطرق والكبارى ومن ارباح تلك الشركتين ساهمت تجديد الوائى وإنشاء أرصغه جديدة وتعميق أرصفه المري وإنشاء

موائى جديدة في دمياط والحمراووين وسفاحا والعريش والدخيله و في انشاء اول شركات للماريات في بورسعيد ودمياط والاسكندريه والنبك التجاري البحري - وشركات الملاحة المصرية والشركة الوطينية وغيرها من المشروعات الكبرى التي عاشت وتعيش حتى الان وتستوعب الالاف من العمالة وتحقق الأرباح الطائلة (هذا ولا ننسس في هذا المقام الدور الخالد الذي لعبة المندس سليمان متولى في اقامة تلك المشروعات) ولقد أثبتت هاتين الشركتين كم من الملايين قد هريت وسرقت من مصر بواسطة الوكالات الملاحية الاجتبية التي أممت حيث بلغت ارباح شركة القناة للتوكيلات الملاهبة الصافية بعد خصم الضرائب وتوزيع حصة العاملين حوالي 70 مليون سنوبا وبلغت الاسكندرية للتوكيلات حوالي 100 مليون حنيه ممافي سنوبا وثلك دلالة كبيرة على ما كانت تقوم به تلك الوكلات الملاحية الاجتبية في مصر حاصة وانها تؤدي خدماتها الغير منظورة وتحدد تعريفاتها منقسها وتودع في حساباتها في القارج ومهما وضعت من قيود ايها المشرع فانها صادرات غير منظورة وغير معلنة ...الخ .

وحاء الانفتاح – ومشاركة القطاع الخاص المسري في أعمال الوكالة الملاحية وفقا القانون رقم 1 اسنة 1998 والقرارات المتقدِّم له القرار رقم 30 أسنة 1998 وبالفعل افتتح العديد من الوكالات المصرية جنبا الى جنب مع الوكالة الحكومية وقسمت الكفكة فيما بينهم ولكن في الأولُ والأخر هي وكالة مصرية ويعمل بها مصريون

.... وبالعودة الى الوراء يوم إقرار القانون في مجلس الشعب يومها لم تحسم استفسارات معض النواب هل تسري كلمة القطاع الخاص على كلا من المصرى والاجنبى ويومها دارت

حوارات واعترض العديد من النواب على ذكر كلبة القطاع الخاص على طلاقها دون تحديدها بالقطع الخاص للصرى وتحوفوا من أن تخضم الكلمة لتفسيرات تعطي الحق للوكالة الاجنبية ان تفتح في مصريوما ويعود التاريخ الى الوراء وتائى الوكالة الاجببية التى هربت الاصوال وسرقت عرق وخيرات هذا البلد ودخلت الدولة معها في معارك التأميم . وغيرها وكان اعتراض النواب يومها في محه وأثننته الأيام المالية وستثبته الأيام القادمه .

حبث بدأن يعمى الخطوط اللاحبة الأجنبية تدحل باسمها في مجال الوكالة الملاحبة في مصر بعد إراحة ويُزَ ع الوكالة عن الوكيل المصرى لتقوم هي بنفسها بأعمال الوكالة عن سفيها لتوفر ما تسدده للوكيل المصرى عن الوكالة وتجنى هي بنفسها كافة الرسوم والمناريف والأتعاب من أصحاب البضائم وتحولها للحارج وتتحكم في العمالة ويدخل العمصر الاجنبى مرة اخرى ليتبوء الادارة في نلك الشركات وغيره ويعيد التاريخ نفسه مرة اخرى ... وسواء دخلت تلك الحطوط باسمها أو باسم لحد المعرين كواجهة فقط أمام السلطات او تؤسس شركة مساهمة مصربة أو تضامن أو كلها تحابل ولكن في الاغر هي الوكالة الأجنبية التي ستكون مراكزها المالية في الخارج ويذلك ستخرج الوكالة المصرية الحقيقية من سوق الملاحة وسيعقى العديد من العاملين الجاليين من العمل لتحل معلها العمالة الاجنبية ،

فهل من مستمع وهال من وطني يحب بلده ووطنه سؤال قد يضيع في زحمة الفصصخة وبيع الشركات والبنوك وبيع الاراضى المصرية الى الاجنبى .

ربان / فاروق عبد المنعم الصايغ خبير ومستشار بحرى

هل تعرف - عزيري القارئ - الذا؟

التوكيلات الملاحية في مصر ... هل يعيد التاريخ نفسه؟ صورت النوارس خلف الأفق يخبرني

البحر يخفى وراء الموج طوفانا (الشاعر فاروق جويده)

إتعاقبة الجانسء إن الإتفاقية العامة التجارة في الغدمات (الجانس) المعروفة بأسم اتفاق المدمات GENERAL AGREEMENT ON TRADE IN SERVICES ويومز لها إختصاراً بـ GATS تعدد الإطار العام للقواعد والالتزامات التي تم الاتفاق عليها دوليا في مجال تنظيم التجارة في الخدمات (12 قطاع خدمي) ومنها غدمات النقل البحرى حيث

ه يحق لكل دولة أن تغتار الخدمات التي نتوى السماح بتحريرها ويحدد جدول الإلتزامات الدرجة التي يمكن لشغلى الفدمات من الغارج العمل فيها في السوق الوطنية. « يتم ذلك في إطار نظرة قومية واقتصادية ورؤية بعيدة النظر تمقق دخل قومي يساعد على

تدعيم إقتصاد الدولة لأن تعرير هذه الضمات ليس منصف للدول النامية حيث تتمتع الدول المتقدمة بمزابا تدافسية كبيرة الترامات مصربة

جدير بالتسجيل أن مصر قامت بتحديد التراماتها لتحرير بعض خدمات النقل البحرى في

مجالين فقط إنشاء شركات مشتركة الأعمال تطهير وتعميق الموانى البحرية المصرية.

2- إنشاء شركات مشتركة لتملك سفن الركاب والبضائم. التوكيلات الملاحية:

تعتبر التوكيلات الملاحية القلب النابض للخدمات البحرية بل هي وريد الدورة الدمرية للنقل النحرى وهي مهنة راقبة لها أصولها ومقوماتها وخصوصيتها وأحلاقياتها.

وينظم العمل بهذه التوكيلات فانون التجارة البحرى المصرى رقم 8 لعام 1990 الصادر في 22 اديا. 1990 (المال 141 ، 144).

قديماً قيل أن الثاريخ لا يعيد نفسه ولكن في مصر المحروسة ببدو أن القول غير صحيح.

كانت خدمة التوكيلات الملاحية في أواخر القرِن التاسم عشر والعقود الأولى من القرن العشرين تحت سيطرة الأجانب وترتبط - تماماً - بمصالح الاحتكارات العالمية البريطانية والفرنسية والإيطالية فيما وراء البحار وكان أهمها هول برايث ، يريتش ، كول ، إخوان لا ميري ، كوري ... إلخ فضلا عن اليونانيين وأبرزهم بول ليفريوس وتعبرت هذه المرحلة باقتصار خبرة الوكالة لملاحية على الأجانب ويعض المتمصرين والإستعانة بالمسريين في الأعمال الكتابية والفدمات الغير فنية.

وهي العقدين الرابع والخامس من القرن العشرين جاءت مرحلة الشراكة الأجنبية المسرية ثم تلتها مرحلة توكيلات رأس المال الوطني .

وهي العقد السادس وحتى مهاية القرن العشرين كانت مرحلة إحتكار القطاع العام تفعيلاً للقانون 12 لعام 1964 .

وفي العقد الأول من القرن الحادي والعشرين بدأت مرحلة تحديد الخدمات البحرية هينما صدر القانون رقم 1 لعام 1998 الذي سمع للقطاع الخاص بمزاولة أعمال الوكالة الملاحية

ولكي بلعب دوراً متزايداً في مجال هدمات المواني وعلى رأسها التوكيلات الملاحية، ثم يبدو أن التاريخ - على عكس ما قبل - يعيد نفسه فقد بدأ رُحف التوكيلات الملاحية الأجنبية رويداً رويداً لتعول معد نصف قرن من الزمان أو يقل قليلاً سيطوة الأجانب على النوكيلات الملاهية في مصر خاصة أن صلاتهم واتصالاتهم وعلاقاتهم مع الشركات

لمدحية العالمية أقوى من تلك التي بين المصريين داخل الرطن وبين هذه الشركات مي

على تخالة التجليلاة اللاحية

يقية المشور في الصفحة السابقة ربان / فاروق عبد النعم الصابغ

إن فكر الحصحصة ينطوي على إعتراف ضعنى باننا في إحتياج شعيد التغيير الإدارة والدحث عن ملاك ومديرين حدد قادرين على تعظيم ورفع كفاءة هذه الأنشطة و. لتوكيلات الملاحية في مصر سواء قطاع أعمال أو قطاع خاص في أبدي ملاكها وإدارتها المصرية لها أداء متمير وإنحازات لها فاعاباتها وتؤنى بتابج طبية في عالبية الأحوال قيل بحن في حاجة إلى توكيلات بالأحية احسة؟ وقل فياك اضافة محتملة لحمر ت فسية أو إدارية عبر محروفة لديما أم هي - مصراحة -- عقدة النَّقة مكل ما هو جيسى أو بالثعبير الدارج عقدة الحواحة"

إن الهدف النهائي اسياسة التوكيلات الملاحية ينبغي أن يكون إقامة سياج من الحماية حول السوق المحلى التوكيلات الملاهمة ضد المنافسة القادمة من دول أحسه وبشكل أكثر تحديد عدم فتح الباب على هصراعيه وتيسير السماح ومنح تراغيص للأجانب بالعمل في قطاع التوكيلات اللاحية.

.. وتتعدد الإشارات الباعثة على الحيرة والدهشة في موضوع التوكيلات الملاهية في مصر بدعوي إلنزامات إتفاقية الجانس مثلما تتعد في موضوع بيم أراضي الدولة وشركاتها وبنوكها بدعوى تفعيل خطة المصحصة ورقم الله الشاعر مرسى جميل عزيز الذي قال الأرش أرضنا عن أبونا وجدنا.. ويكره واللا بعده لعيالينا بعديا

الأبيتاذ/ سمير مهم في محاضر في الاقتصاد البحري وصناعة الله حستيات

عن الحقائق الجوهرية التي ناتب محل يتفاق من جميع العاملين في محالات أنشطة النجارة النمرية بكل أفرعها وحلقاتها أن الوكالة الملاحية مدارت الآن أكثر من أي وقت مضي مكوناً رئيساً لا يمكن الاعضاء من شانه في سلسلة الإمداد ومصفوفة العمليات اللوجستية (Logistics Supply Chain) في عصر عولة التجارة والأسواق وعولة مراكز ومحطات صناعة للمدمات وتكامل وتدامج خلقات إنتاج وتوزيع وإستهلاك وإعادة إنتاج الحدمات (Integrated Supply Chain). وتضع مشحوبات التجارة المعولة بحراً بأهجامها الهائلة ونسبتها التي تتجاوز 80% من جملة تدفقات التجارة العولية مراكز التجارة الكوكبية ومعها محاور صناعة وتجارة الخدمات اللوجستية أمام تحديات بالفة.

رحلة نشوء وتطور الوكالات الملاحية لدينا لم تكن متكاملة النمو على النحو الذي تتوافر له التراكمات المعرفية على مستويات عدة لا على تقاليد المهنة أو الإحاطة بقوانينها وألياتها وأدوات تفاعلها الاقتصادي مع حقائق ونطم السوق البحرية العالمية ذلك لأن المراحل الثلاثة التي مرت بها "نشطة وأعمال الوكالات (الملاحية) اختلفت في مدامًا وطبيعتها ومفاهيمها في كل مرحلة عن الأخرى .. لكن دعونا بداءة على سبيل تصويب المسطلمات سوه على خطأ جرى مجرى الإستخدام غير المدقق في مدى صحته وملاسته وهو أن هناك فارقاً لغوياً وتطبيقيا ما بين (وكيل ملاجي) و(وكيل نقل بحرى) والثانية هي الأدق والأصوب في الإستخدام وفي ترجمة المصطلح الانجليزي (shipping agent) ومن ثم فإن مصطلح توكيل ملاحي مجاف للمنطق إذ الأوفق القول (وكالة نقل بمرى) لأنه ليس في العالم ما يعرف بأنه (Navigational agent) أي وكبل للملاحة أو وكبل للإبحار أي سبر السفينة في البحار والمحيطات أو القنوات.

المُركلة الأولى في مسار نشو، وتطور وكالات النقل البحري كانت مقصورة على الاحتكار الأجنبي الكامن لهذا النشاط من 1859 تاريخ افتتاح القباة إلى أن وضعت الحرب العالمية الثانية أوزارها حيث كانت معاهدة 1936 قد أرهصت إلى وشوك غروب شمس السيطرة الإقتصادية للجاليات الأجنبية. وكان ذلك إيذاناً لدخول نفر معدود من المصريح إلى هذا المضمار، في تلك المرحلة كانت الدول الغربية المالكة للأساطيل البحرية التجارية لا تعنع وكالة الخدمات البحرية الا لحامل منسبتها فقط وكانت تلك الوكالات عنصراً داعماً لأساطيل السفن التي ثمر في قَدَةَ السويس التي كانت أعد، دها ترداد على تحو مطرد إلى جانب تقديم الخدمات في المواني المصرية وإلى حد كبير كانت فرص التوظف فيها وقفاً على الأجانب وكان كل العاملين فيها ~ فيما عدا ملاكها ~ يشكلون الطبقة الوسطى في المجتمعات البحرية. بإختصار كان الأجانب هم سبادة وقادة هذه الصناعة.

في الأرحلة الذَّائِة التي ظهرت بوادرها في مستهل الأربعينيات شرعت هذه الوكالات البحرية في الدخول في مرحلة فقدان خبراتها ومعارفها العملية برحيل صجموعات من موظفيها الأجانب التي لاحت لها نذر القهديد لمراكزه الإقتصادية والإجتماعية ولم يكن بوسع أحد إيقاف هذا الغزف و.ضطر ذلك ملاك الوكالات إلى البحث عن بدائل بتوظيف أعداد من المصريين في الأماكن التي شغرت جراء رحيل الأجانب. ومن حسن حظ أولتك الموظفين المصريين أنهم تلقوا الخبرة العملية والمعارف النظرية على أيدى أساطين هده المهنة من أربابها من العاملين القداسي ، ومن ثم صار هذا الصف الثاني نواة لإستيعاب خبرات ومعارف هذه الصناعة المحدمية المزدهرة، هؤلاء هم الذين سيحملون عبء ما سينجم عن برنامج التأميم وفق رؤى التحولات الإشتراكية في العام 1961.

الْمُرِكَلُهُ الْأُولَى كَانَ طَابِعِهَا الوكالةِ الخاصةِ أو العامة بموجِبِ اتفاق صريح Ēxpress) (agreement لكن الهرطة التُذَلِية التسمت بالإردواحية في تعاقد ملاك السفَّن على أسمى ثنائية حيث كانت الوكالات البحرية قطاع عام تعمل بنظام الوكالة الصريحة Express) (agency في ذات الوقت الذي عهدت فيه الشركات الأجنبية المالكة للسفن إلى ممثلين (Representatives) القيام بدور الوكالة الضمنية (Implied agency) فقد كانت الوكالات البحرية التابعة للقطاع العام تعمل على أساس الاحتكار والاستئثار التام بكل السفن

التي تزيد حمولاتها على 400 مل التي ترك للقطاع الخاص القيام مخدمتها. في هذه المرحلة كانت كل عصيلة الوكالات السعرية تصب في خزانة الدولة. فيما كانت هذه المصيلة في المرطة الأولى تتدفق إلى حسابات الوكالات البحرية الأجنبية في الفارج. وقد أدى الاحتكار إلى بطء مركة وأساليب عمليات التطوير والقعود عن ملاحقة غطى التقدم في هذا المصمار، لكن من حسناتها الإقتصادية والإجتماعية أنها كانت تتبح أعداد كبيرة نسبياً من الوظائف والقيم الضافة الأغرى .

وفي أعقاب التأسيمات غادرت الشيرات الأجبيبة الدينة بصورة جماعية نهائية وحلت مطهم الخبرات المصرية وعند من الشوام والأروام (اليوبانيين) وهؤلاء كذلك كانت زمر منهم قد التحقت بموجات الهجرات المتتالية. لكن الخبرات المصرية حولت إلى تروس في الة بيروقراطية القطاع العام ومم ذلك فإن القضل يعزا إليها في حماية الوكالات البحرية من الانهيار في أعقاب التأميم.

ويقى الأمر هكذا القرابة أربعين عاماً. وفي ألمرحلة الذائقة كانت المواجهة ثلاثية الأمعاد على تحويشبه الأنشطان للتسلسل في المفاعلات الذرية فقد جاء القانون رقم (1) للعام 1998 ليكون مثل النبة التي قضت على هدف إستراتيهي

لم يدرس بعناية. فالطلوب لم يكن هو الإسراع في خصخصة الوكالات الملاحية بقدر ما كان الأهم هو إعادة هيكلتها وتحديث أدائها والإقلاع عن أهدار أهم الكفاءات فيها، فقد كان التعلل بالقهايب مع لتفاقية الجات وقواعد منظمة التجارة العالمية لا يقوم على حجية منطقية فهما معاً يواران ضمانات للإقتصادات النامية لكن تستفيد من فترات السماح هتى توفق أوضاعها وتعيد ترتيب أولوباتها لكننا أسرعنا بلا مسوغ معقول للاتهماك في عمليات المُصحَصمة وهاولنا أن نكون

عوليين أكثر من أقطاب العولة أنقسهم وبعنا فرو الدب قبل أن تتمكن من صيده. في البدء كان الخطة الفادح هو السماح بلا ضوابط إحترافية لكل من هب ودب أن يسارع في المصول على (تصريح الوكالة) لقاء تقديم خطاب ضمان بنكي يقيمة 250 أنف جنيه دون إرفاق أسانيد سابقات الأعمال وسوالف العيرة ووقعت أخطاء جسيمة لا حصر لها في الإجراءات والمدارسات تخطيطا وتسويقا ومراعاة أخلاقيات الأداء المهنى ليس أقلها سوءا الحرب الضروس ما بين الوكالات الخاصة التي تنافست بأساليب غير إحترافية مما أسفر عن خسائر لهذا القطاع الإقتصادي الهام. إن أول حرب شنتها وكالات القطاع الخاص كانت على وكالات القطاع العام بإصرار حسير النظر على تمطيمه فهذه الطرق للوكالات الأجنبية لاختراق هذا القطاع بسهولة

سكين يشق قالب من الزيد،

ثم حينما احتدم وطيس الصراع سارعت بضعة من وكالات القطاع الخاص إلى الإبشنواء إلى التحالف مع الوكالات الأجنبية في شراكة تجنى منها الأخيرة نصيب الأسد إذ تحاور نصيب الوكالات الأَجِنبية نسبة 70% من سوق صناعة القدمات في مصر وهذ. الرقم آخذ في الزيادة لاسبما وأن إنجاهات عولة التجارة تتجه إلى دعم نمو وتوسع أنشطة الوكالات العولية (global agencies) التي تقوم على إمكانات وركائز ليست متاحة لوكالات القطاع الخاص الوطني . هذه الوكالات العولمية إحدى صور الشركات المتعدية للعدود وهي على هيئة شركات فابضة (Holding companies) لها فروع تاسمة (Affiliated branches) في جميع الموانئ الرئيسة عبر قارات العالم، وهي كذلك إحدى أنماط الإدارة عن بعد (Telemanagement) التي انبثقت عن إعادة تقسيم العمل الدولي في عصر عولة الإقتصادات الدولية وفق مذهيم مول المركز ودول المحيط. وستعمل الفروع في جميع الموانئ وفق أساليب نظرية العمل عن بعد (Telework). وجِراء ذلك سبتُختفي وكالات القطاع الخامس الوطني التي قامرت وعبرت جمس الحسابات الصحيحة قبل الومنول إليه مسلمة قياد الهيئة للوكالات النحرية الأجنبية، وفي تقديري أته أن الوقت الماسم لكي تراجع وزارة النقل وغرف لللاحة وهيئات الموانئ وسياساتها وإستراتيهيتها على نحو عاجل لدر، هذه الأخطار قبل أن يجرف طوفانها إقتصاد قطاع من أهم القطاعات لعينا،



صدق الله العظيم ، إنا كل شئ خلقناه بقدر،

خُلق الله. عز وجل. كل شئ في هذا الوجود بقدر محدد بحيث لا يطفي عنصر من عناصر الطبيعة على آخر ويحيث لا تتعرض النظم الكونية إلى أي إضطراب أو خلل يتسبب في إنهيارها أو في قصورها عن أداء مهامها التي أرادها لها الباري جل وعلا. ولكن هنا مخاطر نجمت عن تدخل الإنسان في النظم الكونية. سواء عن قصد أو دون قصد . مما أدى إلى إخلال التوازن الديناميكي لمكونات الغلاف الجوي للأرض ومنها إستنزاف الأوزون بطبقة الجو العليا في النطقة التي تقع على إرتفاع يتراوح بين 20. 30 كم فوق منسوب سطح البحر وقبل أن نتناول مخاطر إستنزاه الأوزون لابد أن نتعرف سويا على تركيب الفلاف الجوى للأرض وماهية غاز الأوزون وماهي حقيقة مشكلة الثقب الأوزوني ومدى خطورته وكيفية التصدي لهذه الأساة.

القلاف الجوي للأرض

يحيط بكوكب الأرض غلاف جوى سميك يشارك الأرض في دورانها الدائم وهو يتكون بشكل رئيسي من ثلاثة غازات هي النيتروچين(78.09%) والأكسهين (20.95%) والأرجون (90.93) والنسبة الطبلة الباقية التي تبلغ .03% فقط تبتل ثاني أكسير الكربون وأثاراً قليلة من غازات الهليوم والهيدروجين والميثان والنيون والزينون والأوزون ويتجمع نحو 80% من الفارّات السابقة في طبقة تعرف بإسم الترويوسفير Troposphere أي الطبقة اللصيقة بسطح الأرض وتعيش في هذه الطبقة جميم الأحياء الأرضية وتحدث فيها أغلب الظواهر الجرية ويمس إرتفاع طبقة التربيرسفير من 10 إلى 15 كيلو متراً فوق سطح الأرض إلا أن هذا الإرتفاع ليس متساوياً فوق كل أجزاء الكرة الأرضية حيث بقل إرتفاعها فوق القطيين ويزدادون فوق خط الإستواء ويوجد في هذه الطبقة غاز الأوزون بنسبة غسيلة جداً ويتغير تركيز الأوزون تغيراً كبيراً كلما إرتفعنا عن سطح البحر ويتركز معظم الأوزون الموجود في الفلاف الجرى في طبقة تعرف بإسم الإستراتيسفير Stratosphere وتطو هذه طبقة التروييسفير وهي تعتد إلى إرتفاع ثمانين كيلو متراً فوق سطح الأرض

ماهو غاز الأوزون؟ وما مدى أهميته وخطورته (١

لأوزون غاز عديم اللون نقاذ الرائمة وهو يتكون من إتحاد ثلاث ذرات من الأكسمين وهذا لغاز سام للإنسان والحيوان والنبات على السواء ومن أطف الله بعباده أنه لا يوجد عادة عند سطح الأرض بتركيرات مسببة للضرر بيد أن التلوث الناجم عن هركة مرور السيارات في المدن المزدحمة يؤدي لي زيادة تركيره.

والأزون ذو فعالية عالية في إبادة الجراثيم وفتل البكتيريا والفيروسات والطفيليات ولهذا السبب فإن عدة دول تفضل إستخدامه في معالجة مياه الشرب ومياه المجاري وفي تعليب الأسماك ومُعقيم المأكولات وهو بالكميات التي قدرها الله له في طبقة الترويوسفير يعد عاملاً منظماً للبيئة لكن زيادة نسبة هذا الغاز عن العد المقرر له تحوله إلى عامل ضار ومثلف حيث يتسبب أنئذ في تدمير الحياة بشتى ممورها.

وأند أشار المهندس/ محمد عبد القادر الفقى في إحدى كتبه أن الأوزون بتواد في الفلاف

الأولي: بوساطة عمليات التحليل الكيمياش الجزيش لفاز الأكسجين المجود في الإستراتوسفير والْقَائِيَّةُ: عن طريق تأثير الشمنات الكهريائية الموجودة في السحب في أنْيَّاه حدوث البرق. وفي لوقت الذي يتوك هيه غَارَ الأوزون في الغلاف النجوى فإنه يتعرص أيصاً لعملية تدمير طبيعية شيجة لإمتصاصه للأشعة فوق المنفسحية التي ترد إلينا من الفضاء وتحدث عمليتا النوليد والتدمير بإستمرار لكن شدت حكمة الخالق. عزوجين. أن تكون كلنا العمليتين متساويتين في المقدار وبذنك تظل كمية الأوزون ثابته ولكن الملوثات البيئية التي تصبب فيها الإنسان أدت إلى تدبير هذا التوازن وهو أمر أدى إلى نشوء مشكلة الثقب الأوزوني فوق منطقة القارة القطبية

مشكلة الثقب الأوزوني

الشمس وهي ترسل أشعثها ترسل نوعاً من الأشعة فوق البنفسجية هذه الأشعة التي إذا ما وصلت الأرض تقتل الكائنات الحية ويقوم الأوزون الموجود في الإستراتوسفير بحجب ثلك الأشعة إذ يمتصبها ما عدا قدر ضئيل جداً منها يصل إلى سطح الأرغر. مما يساعد على تكوين فيتامين "د" في أجسامنا.

ومن الأمورالعجبية والغربية أن الثلوث البيئ يعمل على زيادة غاز الأوزون بالقرب من سطح لأرض أي في الترويوسفير في حين يعمل على نقصاته في الإستراتوسفير ولقد ترتب على التلوث البيئ حدوث يستنزاف لأوزون الإستراتوسفير قفي عام 1985م أعلن علماء الجو العاملون في دائرة المسح البريطانية قلقارة القطبية الجنوبية (أنتراكيتكا) على إكتشاف غير متوقع إذ وجدوا أن غار الأوزون الذي يعنو خليج هالي Halley Bay قد إنخفض بنسبة 40% من ربيعي عامي 1977 ـ 1984م. أي أنه يوجد في هذه المنطقة تقب أوروبي بمعنى أنّ

كثافة غاز الأوزون قبها أصبحت متغفضة جداً عما يجب أن تكون عليه. فالتلوث البيئ هو المتهم الرئيسي في حدوث هذا الثقب وساعدت الظروف الطبيعية لنطقة القطب الجنوبي على تكوينه كما أن هناك عبداً كبيراً من الملوثات التي أدت إلى إستنزاف الأورون

بقلم/ولاء حمزة

من أهمها: أولاً: أكاسيد النيتروجين التي تنطلق من الأسمدة الأزوتية ومن الطائرات التي تسير بسرعة أكبر من سرعة الصوت ومن التقجيرات النووية. ثَالِهَا: مركبات الكلوروفلوروكريون chloro fluro carbons (التي يطبق عليها أيضاً إسم غازات الفريون Freons المستخدمة في مزيلات رائحة العرق وبو ثر التبريد بالثلاجات وأجهرة

ثَالثًا: الهالونات halons التي تستخدم في إطفاء حرائق الأجهزة الكهريائية

مخاطر الثقب الأوزوني

ه يري الطماء أن النتائج التي يمكن أن تتمخض عن الثقب الأوزوني ستكون رهبية ومؤلة ويخاصة إذا إستمر الثقب الحالي في الإنساع إذ سوف يتسرب قدر كبير من الأشعة فوق البنفسجية إلى سطح الأرض

ه إن الفطر الذي يهدد البشر هو أنه عندما تكون طبقة الأوزون الإستراتوسفيرية رقيقة فإن نفاذ الأشعة قوق البنفسجية ووصولها إلى الأرض سوف يزبراد وهو أمر سيؤدي إلى تزايد إنتشار الأمراض السرطانية ويخاصه سرطان الجلد وأيضنأ الإصابة بالحروق الشمسية والشيخوخة المبكرة وتجعد الجلد وأمراض العيون

ه ومن ناحية أخرى فإن الأشعة فوق البنفسجية المتسربة تكون ذات طاقة عالية تكفى لتعطيم جزيئات ببراوجية مهمة في جسم الإنسان بما فيها حامض. D.N.A السئول عن نقل الصفات الورائية مما يؤدي لهلاك مجموعات كبيرة من البشرية. مع التاثير الميت للمضويات البسيطة مثل الطحالب والبكتريا والتى تتعدى عليها الأسماك وانتى تقوم عليها مظم امغذاء البحرية.

ه ويعتقد العلماء أنَّ الأشجار والأعشاب والعامسلات الزراعية سوف تضر بشدة من جراء إرتفاع الأشعة فوق البنفسجية التي تتسرب من ثقب الأوزون مما قد يؤثر على تباطأ معدل

ه بالإضافة إلى ذلك فهناك أضرر إقتصادية كبيرة تنتج عن زيادة تدفق هذه الأشعة كمه أن هده الأشعة تتسبب في تقشير المللاء وتغير ألوانه فتصبح دهانات السيارات سهلة التقشير أما رَجاج النوافذ فإنه أونه يميل إلى الإصغرار كما أن زيادة الأشعة فوق لبنفسجية ستؤدي إلى عدوث "القنباب الدغان" والأمطار العمضية،

ه وسوف يؤدي الثقب الأوروني إلى حدوث تميرات كبيرة في مناخ الأرض وإرتفاع درجة الحرارة في العالم وكذاك إرتفاع منسوب مياه المحيطات مما يهدد بعرق عدة مدن ومناطق ساحلية في

بقاع شتى بالمالم كيفية التصدى لهذه المأساة؛

مثل هذه المخاطر البيئية تحتاج إلى نعاون دولى للحيلولة دون حدوثها وقد عقدت غضمون السنوات الأخيرة عدة إتفاقيات ومؤتمرات دولية لدراسة ماساة الثقب الأوروني لإيقاف هذا التمهور والإستنزاف في الأوزون الإستراتوسفيري.

ومن أهم الإتفاقيات الدولية الخاصة بذلك إتفاقية فيسينا لعام 1985 للتي يقضى بضرورة تخفيض 50 في المائة من إستهلاك المواد الكلورفلوروكربونية المستنزفة للأورون عام 1999م ويرى علماء البيئة أن تخفيض إستهلاك هذه المواد إلى النصف لا يكفى بل يلزم نخفيضها بنسبة 90 في المائة لتفادي المفاطر الفاجعة عن تعمير الأوزون الإستراتوسفيري مع إلتزام شامل من جميع دول العالم بوقف إنتاج وإستهلاك المواد المسببة ادلك مع زيادة الوعي من قبل السياسين والصناعين والتكاتف من أجل المحافظة على النواميس الطبيعية التي سنها الخالق عز وجل. لإستمرار الحياة عتى يأتى أمر الله.

من أجل التواصل بين الأجيال .. لابد أن نعرف كيف يفكر الشباب؟ كيف يتحاورون؟ كيف يتحدثون؟ كيف يعبرون الحبب عن مشاعرهم؟ ما هي اهتماماتهم؟ ما هي المساحات الحرة في حياة كل منهم؟ وما هي المناطق المحرمة لديهم؟ كل هذا من أجل التواصل . . وهذا التواصل من أجل الاستمرار .. وهذا الاستمرار يحتاج إلى توجيه رقيق وتصحيح مقتع. سی شبئ تعیشها شربة واجتس كلبة تنطفها إنَّا نحاولٌ من خَلال هذا الباب أن نقترب من الشباب أكثر وأكثر .. حتى نستطيع أن نرى الصورة الحقيقية دون تعميل...

الحلم

الحلم أمل المستقبل والضوء الذي يسطع فيضنئ حياننا بالأمل والتفاؤل فعياة الإنسار تتحدد بالصم ويدونه أصبحت خاوية بلا معانى، ولكي يستطيع كلاً منا تحقيق حلمه يجب أن يتحلى بالصبر والإيمان بالله أولاً ثم في نفسه وقدراته ويجب أن يدرك قدر،ته كي لا يصناب بالإحباطات ويجب أن يتمسك بهذا الحلم ويؤمن به حقا كي يحققه ولو عد سنين وإن تقف أى عقبات في وجهه فالحلم حق يجب إستغلاله لتحقق الحير لتا]

قال الفلاسفة عن الرجل

- أبغض الرجال عند النساء البخيل والجيان، - إيتسم لزوجتك تجدها رهن إشارتك.
- الرجال فع السبب في عدم عب النساء للرجال. – الرجل الذي بهابه الرجال ثعبه النساء - الرجل أرجوجة بين أيتسامة لمرأة ويموعها.
- الرجال يصنعون عظائم الأمور لكن تمينعن الحالء

الشباب والوضة

أصبحت الموضة أمر يشغل بال كثير من الشباب والقنيات في الوطن العربي وخارج الوطن العربي فرن البنات يحرصن على منابعة أخبار الموضة وعروض الأزياء في القنوات الفضائية حيث يرى بعضهم أن هذه المائيس التي تعرض قد تناسبهم وتعطيهم أكثر جمالأ وجاذبية دون الأذ في الاعتبار إن كانت هذه الموضة تناسبهم أم لا في المجتمع الذي يعيشون فيه.

وأبيضنأ الشباب الآن نجدهم أنهم يهتمون بالموضة مثلهم مثل البنات بالرغم من أن كل إنسان يمكن أن يصبح جميلاً وجذاباً إذا انتقى ما يناسبه من الملابس العادية،

مأم المماسية أيت الانتياب والما

لأن لكل شهمن جماله الطبيعي الذي خلقه الله به ليضفي جمالاً على ملابعته أيضاً،

لماذا يستهوى الشباب الجلوس أمام الإنترنت لساعات طويلة؟

تكنولوجيا النوم اصبحت سيء لا يمكن لاستعداء عنه لدى الثبيات فانشياب بمس أمام الإسريب مده سوينة هن لاحساسهم بأمهم عرباء عن المكان الذي بعيشون فيه: فيقصدوا بعزلة أمام الإسريديا أم أنَّ لغة الموار والمعاهم دين أفراء الأسرة العدماء فيتما الشداء إلى أناس

ادرون بتحاثون معهم عن حنابهم ومساكلهم وبفهمونها بحكم بهم نفس سس م ن سمال قد يجلس بيتعرفوا على سمات من أحل تكوين علاقات مينهم محرد

أم أن الشمال بصوا هي الطوس أصم لإنترنت لكثير من سعارف تسعرفو عني لكثير س ثقاف العالم

ز زمن الرومانسية انتهى

ه فعلاً زمن الرومانسية راح وانتهت أيامه وأصبح داوقت عهد السرعة والتكنولوچية، لكن لمد دلوقتي فيه أشخاص بيدور على الرومانسية ويبطموا بالتوها. « زمان الرومانسية كانت عبارة عن ورود وسماع

، - الأغاني الكلاسيكية بين العبيب والعبيبة، لكن دلوقتي التعبير عن الرومانسية أصبحت عن طريق التكنواوجيا ورسائل SMS والإنترنت، أصيحت رومانسية في الحب مجرد كتكنواوجيا واسه ناس بدور على الرومانسية

أك أكاذيب الشياب على البنات

و طبعاً اجنا عارفين أن الشياب بنكيس كتير على البنات ليخلصوا نفسهم من المأزق

إلى همه قيه، ما مثلاً يقول للبنت أصف أتأخرت في المواصدات حتى ولو أتلفر اسبب تانى والبنت الظبانة تصدق علشان هيه عايزه تصدق ويس

البنات والموضلة

ء أو البنات داوقتي مشغولين جداً بالموضة وأخبارها حتى لوكانو مبيمشوش ط عليها، لكن بيحبوا يعرفوها مجرد المعرفة وفيه بنات كثيرة بتعشى على الدالموضة حتى لو كانت لا تناسب مجتمعها الدى تعيش فيه ولا تقاليدها، ود ودى طبعاً غويزة في البت أمها بتحب تتفرج على ملابس كثيرة، وده مش بحيب لكن العيب أمها تختار ملابس لا تتأسبها.

أوجه التشابه بين البنات والموبايل الشباب والموبأيالات * موبيلاتهم كثيرة ومغرية

ه أم الشاب من دول أول و تواتر هم غالبة ومكلفة و دايماً سرنوا ۽ ممكن يكونوا على الفايبرشين سما يخش الجامعة لا، لازم على طول يجيب خ کائمهم کثیر

٢٠ مويابل أحدث موديل و الجبل الجديد أحلى لكن أغلى وأوكل سنة بشتري

 « رغم مشاكل الأول نبحث عن الثامي واحد جديد حتى واو ه ذاكره الاثنين قوية حداً كان المربايل التعيم

سليح لكن مجرد الصديه كليب منظره وخلاص

ه التشار العدو كليب بطريعه كديرة عي الفنوات العصائلة أصبحت ظاهرة نشكل حطرأ كبيرة عنى فكر الشدت * فمعظم لشباب ساهدون هذه الموات القصائبة المليئة . بالفيديو كلندت مم بشكل

🖁 طاهرد بحطر بكثير مدا سوقع . 🖁 السيئما والصيف

* * يأتي المبيف والسينما تنتفش

 به بمجموعة كبيرة عن الأفلام أعليها كرميدية طشان بر برههوا على الناس ويضحكوهم، الشباب بيروحوا يتفرجو) على الأفلام الدَّ الْكُومِينية، ممكن ميكنش لهذه الأقلام مضمون لكن بيروحوا يضحكوا · ويرفهوا عن أنفسهم وينسوا مشاكلهم، لكن أو قدمت السينما أفلام

كهبيدية وليها مضمون هيتهافت عليها الشباب أسرع لأن ليها مضمونها ومعناها

لكنّ الثاس لم يعرفو المعنى الحب بمتموسة

لعقبقي ولكنه موجود هي كل شيئ وقبي كال

(هب الله - هب ألوس هب الاب لأسانه

الأم البنائها - حد الأماري - حد الصدقاء).

ولكن سوف أتحدث عن حيد المنت المستة

فهدل أنباس بنصبون هندا الصب ولكنهم

الدائجة عليه وهياك أباس الجري

مارالوا ينطثون عن هذا المب والله

أعيم هن مسحدوه أم لا؟ وهناك أماس

أجرون بجدون لحب وبعيشون فيه

وهدا الدي حطمي أقول أن احب

فى كل مكان وسيف بحده

· لإمسال حتم وإذا الم

بجده سوف يعومن الله

عبه بحب الناس فيه،

رباعيات

يا وردة قلبي معاكي في الربح لعب

لا تعبتي من الربح ولا قلبي تعب

احد كده ترتاح في صحب الجنون

والسكون بنشاف قبوى ونترعب

عجبى

أوقسات أفسوق ويحمل منس غبايا

وأشعر كائي فهمت كل الغبايا

وافتح شقايقي عشان أقلول الدرر

ما أقواش غير حبة غزل في الصبايا

وقت أياً كان توع هدا الحب

صلاح چاھين صلاح چاھين

مەضوع المحاضرة

الضائح الخطبة وكنفية نباولها والتعامل معها وفقًا للإنفاقيات اليولية.

وأدار الندوة الدكتور، أحمد عبد المنصف عميد معهد النقل البحري واللوجستيات ورئيس الجمعية البحرية المسرية. حاضر فيها الدكتور محمد مسعد محرم الخبير الكيميائي للهندسة البيئية والبضائع الخطرة. وقد ناقش عدد كبير من أهم القضايا التي تشغل بال الكثيرين من العاماين في مجال البحرية والنقل البحري. وقد إستهل حديثه بأن 70% من الحوادث الخطرة والتي قد تسبب كوارث بيئية كبيرة تحدث بسبب الجهل في التعامل مع البضائع الخطرة سواء في التداول أو النقل أو التخزين وكيفية إدارة هذه البضائع الخطرة.

- وقد تسم هذه اليضائع أو المخلفات الخطرة إلى - بضائع صَعَلَبَةً؛ وهي جميع البضائع الموضوعة في عبوات ومثلعة. · بضائع سائلة؛ وهي مثل الزبود المدنية والغازاد
- بحاثے حلبة: وهي التي تشمن مباشرة في عنابر السفن
- كالحيند والقحم - بنجائع صبودة؛ وهي التي تحتاج إلى درجة حرارة منخفضة
 - مثل النحوم والأسماك والأطعمة بشكل عام. - بضأئع هية؛ مثل المواشي والعيوانات
- بضائع غاصة؛ وهي ذات الطبيعة الخاصة والتي تحوى المواد السامة والمتفجرة،
 - بضائع تميدة: وهي التحف والذهب والغضة
- بضائع فعطره: وهي المود (صلبة سائلة غازية) سواء طبيعية أو صناعية (خام طبيعي أو منتج نهاشي) والتي لها موصفات طبيعية وكيميائية وبيراوچية خاصة في تخزينها
 - وتداولها ونظها والتعامل معهاء وقد أشار إلى التقسيمات الدولية للبضائع الخطرة
- ومن ثم تَمَدُّ عن الكتالوج الأوروبي للمُخلفات لعام 93 والدي بصبع حوالي 645 نوع من المفلعات والذي تلاه منشور المغلفات الذي يحوي حوالي 229 نوع.
 - وقد قسم هذا الكثالوج البضائم الخطرة إلى
 - شدة الإشتعال قابلية الإشتعال.
 - المواد الآكلة ~ المواد المتفجرة
 - المواد المؤكسدة المواد الضبارة،
- سامة يتواد عنها غازات سامة بملامستها للأحماض أو الماء حُطط الطوارئ: وأخيرا مواد معدية.
 - ويعد ذك النظام المصرى للتصنيف: على هسب طريقة الثعرض ودرجة التركيز.
 - وكل ذلك إعتمادًا على قوائم الموك الخطرة: أولًا: القائمة (S) وهي تحوي المخلفات الطبية والمواد المشعة والبويات والأهبار والأصياع والأسيستوس والذى يستضم في
 - صناعة الصدف الزجاجي والذي منع في كل دول العالم ما ثَالَمًا؛ القائمة (P) والتي تحوي ما ينتج عن عطيات صناعية غير محددة مثل المذيبات العضوية والأسيتون
 - ثَالِثًا: القائمة (IK) و لتى تحوى عمليات حفيط الأخشاب وصناعة البتروكيماويات والحديد والصلب والنحاس والبويات العا: القائمة (P) ذات خطورة حادة من السمية. خَاهِمَا: القَدَّمَةُ (Ū) وهي مواد سامة غير مطابقة للمواصفات
 - وكذلك بقاياها في العبوات ورواسيها المسكية. نقل البضائع الخطرة. بأساليب إلى،
 - يراعي عدم أستخده البر في نقل البضائع من الرتب (1) «المواد المتقورة» إلا إذا: 1- كانت الشاحنات مجهزة.
 - 2- تخلق من مخلقات العمولات السابقة. 3- لتأكد من ممالحية الشاحنة وخلوها من النتؤات.
 - 4- لتزويد ببطانة مناسبة ولا تساعد على الإشتعال. 5- تزويدها برموز الدلالة على أنواع العبوات.
 - أما بالنسبة لإشتراطات التحميل والتعنيق فيجب ألا تكون مرصقة المحرك إذا كانت مواد متفجرة أو قابلة للإشتعال أو الثقاعل. ويجب أن تكون مثبتة جيداً ويمنع التنخين أو إقتراب أي مصدر للهب من هذه اللواد وضرورة مراعاة بعد الآمن.



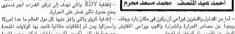
حمد عبد الثميف محمد مسعد محره

الدولي عن التسرب أو الدخان أو البحار. أما عن الثقل اليمري (في السفن) 1- لا يسمح بنقل مواد عير معبئة.

- 2-مراعاة عدم وضع حواجز ضعيفة وأبعاد تماماً المواد القائلة الرقابة على شركات البقل. للإشتعال عن القابلة للإنقمار.
 - 3- يراعي الفلق المعكم
 - 4- يمتم النقل النهري حلال نهر النيل.
 - 5- الرجوع لوزارة الداخلية في حالة نقل الغارات القاملة للإنفجار.

كشف العرائق والبخان والعرارة

- 6- الرجوع الأجهزة المختصة والمراكب المجهزة والمتوافر فيها
 - ومِنْ ثم قسمها إلى مواد مشوهة ومسرطنة ومهيجة ومواد وسائل العماية وأنظمة العزل عند نقل المواد المشعة،
- والتي يهب التنسيق لها مع وزارة الداخلية والمطافئ والمستشقيات وإدارة للمرن
- القابلية للإحتراق والتَّكُل والنشاط والتفاعل ومن ثم السمية وضُرورة وجود معدات كشف الطوارئ: والتي تتمثل في أدوات



بالمواد الخطره.

الوطنية ومنم الإتجار الدولي

المبحة الشربة والبيئة

ويورصة غاز ثاني أكسيد لكربون وإخنتم لدكتور محرم الندوة بالتوصية على مراعاة الورقم والعمال والحفظ على الانسان ومراعاة الضمير وعدم التفاعل ينظرية الفعل ورد القعي ومراعاة

وأحيرا الإنعاقيات الدوليه والمعاهدات الحاصم

- مؤتمر الأرض بريو دي جانبرو عام 1992 والذي حث على

التوسع في الحماية الدولية. وتبادل المعلومات، وتعريز القرات

- إنفاقية طبقة الاوزون وفرض رقانة صارمة عليه لحماية

- إنفاقية بارل والتي تهدف للتحكم في بقل النفايات عبر الجدود 1989.

- الإطار العالم لإتقاقية الأمم التصرة بشان الإحتباس المراري .

- الإتقاق الأوروبي بشأن البضائع الفطرة 1975 .

- الإتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن.



the second residence to the second محطات وأخبار

التبادل التجارى مع السعودية

حقلت الملكة العربية السعوبية خلال لعام الماضى المرتبة الأولى في الصادرات لصرية إلى الدول العربية، وتقس المركز النسبة لواردات مصر من النول العربية، مسب أرقام جهار الإحصناء فقد ملفت لصنادرات أللمسرية للسعودية العام لماضى 321 مليون دولار فى حين بلغت نيمة وأردات مصر من السعوبية 1.437 ليار دولار ليمنل العجز التجارى السلعي صالح السعودية بحوالي 1.116 مليار ولار، إلا أن دلك أدى إلى نمو قيمة التجارة بن البلبين بنسبة 29%

البنك الأهلى يمول شراء " سفن ثلثقل البحرى

كشف عطبة سالم نائب رئيس مجلس إدارة البنك الأهلى المصرى عن قيام البنك بتوقيع إتفاقية مع ترسامة أس تى أكس الكورية لتمويل شراء عدد 6 سفن مقيمة تبلغ 251.6 مليون دولار لصلح شركة الملاحة الوطنية المصرية. وأوشيع أن الصفقة عيارة عن أربم سفن جمولة 81 ألف ملن "مويين كامرم كس"

و2 سفينة حمولة 85 ألف طن موديل سوبر ماكس. وقال أن هده الإتقاقية تأتى في إطار توحه وإهتمام النك بتعويل مشروعات

النقل البحرى مؤكداً أنه سيتم تمويل هذا المشروع بشروط وقائدة ميسرة.

صناعة السياحة في مصر

صرح رُهير جرانة وزير السياحة بأن السياحة في مصر تمثّل نسبة 11.3% من جمالي الناتج المحلى و44% من الصادرات و12% من القوى العاملة، كما أنها تعتبر المصدر الأول لتعملة الصعبة، ولما كانت صناعة السياحة عاملاً حيويا رمؤثراً في الاقتصاد فقد تم تشكيل اللجنة القومية لإد رة الأزمات من ممثلي كل الوزارات حيث يقوم رئيس اللجنة بتقديم تقرير مباشر إلى رئيس مجلس الوزرءء، كما أن اللجنة تحتمر بإعد.‹ الخطط الخاصة بتلافي وقوع الأرمات.

خطوة هامة نحو الوحدة الإقتصادب إنشاء الإتحاد العربي لمرحلي البضائع و افتتاحية الإجتماع التأسيسي للإنحاد القاهرة

في خطوة هامة بحو تفعيل العمل العربي المشترك شهدت مدينة القاهرة ميلاد الإتحاد العربي الرحلي اليضائم واللوجسيتيات، حيث عقد الإجتماع التمهيدي في مقر مجلس الوحدة الإقتصادية العربية تحت إشراف ر/اجمد حويلي الأمن العام لمجلس الوحدة الإقتصادية حيث تم إستعراض ببود مشروع النظام الأساسي والذي تكون من ثمانية أبواب (إنشاء الإتماد - أهدافه وإختصاصاته - العضوية - أجهزة الإتماد - الموارد المالية والمنائية - مراقب المسابات - مدة الاتحاد وبدائته وإنهاؤه - أحكام عامة)

2 - تمام سلامة العراق أ – مدعت حاثم القاضى مصر 6 - محمد ضو الغزائي 5 - محمد البرسفي ليبيا 4 - أبو بكر الحديدي

وتم الإتفاق على تحديد رسوم الإشتراك بالإتحاد وقد حضر من الشخصيات العامة

الركيل رئيس الفرقة التجارية بالإسكندرية

ممثلي البيدان العربية.

وقد عنصر الدكتور أحيد جويلي الأمين العام لمجلس الوحدة الإقتصادية العربية إلى مقر الإجتماع وقد رحب بالإشعاد الجديد مشيراً إلى أن الإشعادات العربية تشكل بيوت خبرة عربية في كل المجالات الخدمية والإنتاجية غاصة في مجال النقل حيث لدينا عدة إتحادات قوية في مجال النقل البحرى والسكة العديدية والثقل البرى وقد قام محلس الوزراء العرب بتكليفها يوضع غريطة اشروعات النقل تمهيداً لعرضها على القمة الإقتصادية العربية هذا المام أو أوائل العام المقبل وقال إن النقل بمثابة الشرايين التي تغذى التكامل العربي وإن الإتسادات العربية في الثقل طبها توجيه فوائض رحوس الأموال العربية لمشروعات دهم البنية الأساسية في مجال الثقل

أنشطة مرحلي البضائع في أنه لا يشترط بالنسبة لرحلي البضائع أن يمتلكوا وسائل النقل ولكن نشاطهم يمتد لكافة الأعمال أنثى ترتبط بالبضائع سواء في مجال التخزين أو التغليف والتوزيع بالدخول إلى مرحلة اللوجيستيات وتوسيم أن عمل التنظيمات أسرع من الحكومات لذا فإن هذا الإنحاد سيحرس على حِث البول العربية على توجيد أجراءات تداول البضائم داخل أراضيها من أجل إبسياب حركة التجارة إسترشادا بالانظمة التي تطبقها منطمة الفيادًا العالمية لرحلي النضامع والوجيستيات. وأكد أهمد الوكيل رئيس غرفة تجارة الإسكندرية التي ساندت انشاء هذا الإنحاد من خلال شعبة النقل الدولي بها أن الفرقة تحرمن على دعم أي عمل يسهم في تحقيق التكامل الاقتصادي العربي سواء مابرام إنفاقيات التوسة مع الفرف العربية الشقيقة او بإيجاد اليات جديدة مثل

أجل ينسياب حركة البضائم خاصة عبر المنافذ المدودية بين الدول العربية ولا شك أن دور هذا الإثماد في تسهيل

وأكد المستشار رشيد عليو مدير الإتحادات العربية بمجلس الوحدة الإقتصادية العربية أن إنشاء هذا الإشعاد الجديد يأتى بتهجيه من المؤتمر الثاني للإتحادات العربية حول دور الفقل متعدد الوسائط في تتمية التجارة البينية

وكما شهد الحق أيضاً ،اسيد اللواء/ منفت البيئا رئيس الهيئة العامة للرقاية على الواردات والصادرات والمهتدس حسام لهيطة رئيس غرفة ملاحة الإسكندرية ونائب رئيس الشعبة. كما أكد السيد اللواء بحرى محمود حاتم

بالنقل متعدد الوسائط

وتم الوقيم على النظام الأساسي وإتفاق للؤيسسين لإنشاء الإتجاد

وتلا دلك أنتخاب مجلس إدارة مؤقت برئاسة اللواء مازن نديم من مصر وتم إنتخاب 2 نواب ارئيس المجلس الأوف: ترفيق بلحاج سليمان نائب لرئيس تونس

اللَّهُ: أياد النجار نائب ارئيس سوريا

وثم إغتيار سبعة أعضاء هم 3 - محمد وسدم المسامي سوريا

7 - د/ حسين شاهر

السيد المستشار رشيد عليو مدير إدارة الشركات والإتحادات بمجلس الوحدة الإقتصادية العربية والسيد أحما

بالإضافة إلى جميع أعضاء مجلس إدارة شعبة خدمات النقل الدولي في مصر بالإضافة إلى لفيف من السادة

وقد القي اللواء مازن نديم رئيس الإتحاد كلمة رحب فيها بالعضور وحدد الفارق مين أنشطة مؤسسات النقل وبين

وقد شرف المفل السيد الأستاذ جلال أبوالفتوح رئيس مصلحة الجمارك وأكد أهمية تضافر جميع الجهود من حركة النقل سيؤدى إلى تيسير إجراءات باقى الأجهزة المعنية ومن ضمتها الجمارك

بما يستلرم شرورة رجود إتفاقية عربية تنظم هذا النمط من النقل

القاشى رئيس الإثحاد العربي لغرفة الملاحة أن الإتحاد الجديد بؤكد أهمية السير قدماً في إهتمام مؤسساتنا

تعناشيباً مع الإثمناه الدولى هي هذا الإنجاه وأشبب المؤسسون بجهود الحبير لبحرى الأستاذ إبراهيم شلبي صاحب فكرة الإقتراح بإنشء هبدا الإتصاد مشبرا لأهمية التكتلات العرسة في ظل الإتصاء تحو المولة









يسر شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع رائدة شركات تداول الحاويات والبضائع بالجمهورية أن تعلن عن بدء تشغيل المستودع الجمري الجديد التابع للشركة بمنطقة البشرى اعتباراً من ١٥ سبتمبر ٢٠٠٦.

♦ الوصف العام:

◄ تبلغ مساحة المستودع ٠ ٨٢٧ متر مربع د ور ارضى واربعة ادوار متكررة.

◄ يتوأد بالمستودع مجموعة من المصاعد الكهربانية خاصة بالبضائع حمولة ٣ طن.

 ♦ موقع متميز بمنطقة البشرى القريبة من حدود ميناء الإسكندرية ويرتبط بشبكة الطرق الرئيسية بالمنطقة كذا القرب من كوبري القبارى – باب (٢٧) المعودى إلى الطريق الدولي الساطي و بلقي الطرق الرئيسية(الصحراوي- الزراعي).





→ المستودع مؤمن عليه ضد المخاطر المختلفة ومزود باحدث معدات المبائمة والصحة المهنية وكذا نظام إنذار مبكر ضد الحريق.

→ نشاط المخزن:

- ♦ تخذين جميع أنواع البضائع الواردة (F.C.L) (L.C.L) ما عدا البضائع المفطرة والمواد الغذائية و. الأدوية.
 - تخزين السيارات الخاصة بنظام الإفراج المؤقت (التربيتيك).
 - ♦ التفريغ الفوري تمشمول الحاويات وسرعة إعادة الفوارغ لتوفير غرامات التاخير.
 - ♦ تقديم خدمات تداول البضائع بسهولة وسرعة ومروئة.
 - بالمخزن مجمع جمركي متكامل مجهز بالحواسب الآلية لإنهاء كافة إجراءات التخليص الجمركي سواء الكلي أو الجزني للرسائل بدون حد أدني.
 - إمكانية التأجير السنوي لمساحات تخزينية.
 - تعریفة متمیزة ومنافسة.

فرحب بتدريغكم لمقر المستودع التعرض على إمكاناته وخدماته.

العنوان: مستودي البشري الجمركي شاريم البشري —القباري –الإسكندرية -تليفون 1/100/110-

أمزيد من المعلومات برجاء الاتمال بالشركة على الأرقام الأتية:

الکن: ۴/۲۸۲۹۲۴؛ الکن: ۱۳/۲۸۲۹۲۴؛ Website: alexcont.com E-mail:alexcont@alexcont.com



الشركة القابضة للنقل البحري والبري

ش.م.ق.م

شركة دمياظ لتداول الحاويات والبطائع



ت.ش.م.م

DAMITTA CONTAINER& CARGO HANDLING CO.

أقرب الموانى لمراكز الإنتاج والتوزيع شبكة مواصلات متطورة

تقلل تكاليف النقل الداخلى إلى جميع محافظات الجمهورية إنهاء الإجراءات والتسليم في نفس اليوم

الخدمة المتازة والمروية في ١٢٧١

طوال ۲۶ ساعة - سبعة الله الله الله الله

تعريفة مخفضة لحاويات الترانزيت والبضائع العامة

أبوه وبيودة باوط ولاحية عالمية منتنفية بيدي دويد بوواشي اطام

نحن دائماً بابك إلى الاسواق العالمية



نشأت الديهي يكتب

بعد أن سادت المشاعر «المحنطة» وانتشرت الأفكار « المجمدة »

صناعة الأمل .. صناعة المستقيل إلى هذا الحد وكفي .. إلى هذه النقطة تحديدا لن أقوى على الاستمرار في هذه الرثيات الدامعة المؤلة، إلى هذه المنطقة المحرمة حيث تخطينا الخطوط الحمراء ودخلنا مرحلة الخطر الحقيقي، إننا ككتاب ومثقفين وحملة البادئ والأفكار تجاوزنا الحدود .. حدود الرغبة الصادقة في الإصلاح .. تجاوزنا حتى وصلنا إلى منطقة إحباط الأخرين وحقنهم بجرعات منتظمة من اليأس والضيق، إنني أحس بالفزع كلما أرى شاب من الشباب لم يعد لديه القدرة للتفاؤل، لقد أصبح الشباب ضحية الظروف الصعبة من ناحية وضحية الأفكار المحتطة من ناحية أخرى.



إننى استيقظت على جريمة نكراء يشارك فيها كثيرون وأنا واحد من هؤلاء، هذه الجريمة هي تعرية المقدئق وإظهار مرارتها أمام الجميع والهدف بالتآكيد هو نشر الوعي وإطلاع الجميع على الحقائق حتى وأو كانت حقائق مزعجة، لكن الآثار الجانبية لهذه الأفكار كانت أشد خطراً على الجميم، هيث أنتشر اليأس والإهباط وفقدان الأمل، لقد شاركنا جميعاً في رسم لوجة سوداء لشهد جنائزي حزين حتى أثرنا على الجميع سلباً مائة × المائة لقد فاجأتى ابنى «محمد» ابن العشر سنوات بسؤال مفزع ومباغت وقال لى «فين الضياد والكوارث والشاكل إللي إنته بتكتبها كل مرةء

عندها أحسست أننى زرعت الشوك ويذرت بذور الاحباط واليأس وطمت ابنى كيف تكون الصورة سوداء وكيف تكون الألحان الجنائزية.

إذن لا وقت للبكاء على الذبن المسكوب ولا وقت للكلام والعتاب وجلد الذات، لا وقت لهذا كله، إننا لابد وأن نتحرك تحركاً إيجابياً .. لابد من زرع الأمل وغرس التفاؤل في عقول وقلوب أبنا منا ، وهذا لا يعني أن نجعلهم يعيشون في وهم ليس في الإمكان أبدع مما كان ويمكن إعطاءهم جرعات متوارنة متناسقة من الحقائق المرة وفي نفس الوقت اعطائهم جرعات من الأمل والتفاؤل والصبر، إننا نريد أن نرى أبناها على أساس سليم » القدرة على النقد البناء »، القدرة على ثقبل الآخر » القدرة على الجوار » القدرة على المبادرة والمبدأة القدرة على احترام الذات ... إننا نريد أن نعامهم كيف يحلمون كيف يتغلبون على مشاعر اليأس والإحباط؟ كيف يحولون الألوان القائمة إلى ألوان زاهية براقة.

إن المهمة ليست بالسهولة المتصورة ... لكن علينا أن نبدأ واوراً وبلا تلجيل، إن كل من أعرفهم عن قرب وأحبهم وأقدرهم يقومون بنفس الفعل دون أن يدرى كل منهم ذلك !!! مجدى مهنا، سلامة أحمد سلامة، إمراهيم عيسى، وابل الإبراشي، حمدي قنديل ...

الجميع يتسم بالصرحة والوضوح والإخلاص والجدية وإحقاق الحق وإعلاء المطيقة .. وأثناء هذه الأفعال نتوك أعراض جانبية وتأثيرات غير مقصودة .. تصل في مقتل، حيث يتوك ، لإحباط واليأس وفقدان الأمل يصبح هو الأساس، إنني أدعو نفسى وغيرى أن نفكر قليلاً في صورة بديلة .. نصنع من خلالها الأمل ونبدد اليأس والإحباط، إننا قادرون على ذلك بإذن الله طالما خلصت النوايا وبعدت الصغائر، إن صناعة التفاؤل مهمة شاقة وعسيرة لكنها ليست مستحيلة، فالتفاؤل فعل معنوى لا يتحقق إلا ببث ونشر محفزات حقيقية تدخل العقل وتحترمه، إننا يجب أن نتحرك في هذا الاتجاء، وبين أبدينا نماذج ونماذج ناجعة وفاعلة في المجتمع فليس كل المجتمع فاسدين وايس كل الساسة عديمي الضمير وليس كل المنتاح محتكرين وليس كل الشعب سلبيين . هناك أناس أصحاب ضمائر حية في كل المواقع العليا منها والدنيا هناك مواطنون صالمون يتعقفون عن الحرام وعن الصغائر وعن المويقات، هناك صحفيون محترمون أصحاب أقلام حرة وعقول وقلوب نذيهة .. مازالت مصر بخير .. ومازال الحق ينبض بالمياة ومازال الحق على وعد من رب العزة بنصره وسيادته وسلطانه إنتى أتقابل يومياً مع أناس يتسمون بالبساملة والهدوء ومع التعامل اكتشف أنهم عباقرة في الحق أساتذة في الإيجابية إن الأضواء لم تسلط على أفعالهم ولا أقوالهم ولا حياتهم ولا ظروفهم، إن

الأضواء مسلطة على الفاصدين والمرتشين والمعتكرين والمزورين أما الأنقياء الأتقيء فالكاميرا في حالة خصام معهم والأقلام لا تصل إليهم، وهنا مكمن الخطورة والإنزعاج الصورة النهائية التي تشكل وجدان الأمة تصل مشوهة لأنها تمثل نصف الكوب الغارغ، لكن الصورة أغظت عن عمد وقصد هذه النماذج الجميلة الرائعة التي تمثل مثلاً أعلى يصلح كالبوة الشباب الضبائع البائس البائس، إنها دعوة صادقة الجميم .. هيا بنا نضع الأمل وننثر بذور التفاؤل وتحارب الياس والإحباط والفساد بالعمل يروح عالية وهمة مرتفعة .. إن أخطر شئ على هذه الأمة هي أن تحس بالانهزام من الداخل، الصور السوداوية التي تسود الأجواء هي أخطر شي على وجدر الأمة.

فقد جاست جاسة طويلة مع الكاتب الكبير سلامة أحمد سلامة بجريدة الأهرام .. وكان محور نقاشنا هو كيف ننشر ونروج لهذه الصناعة النسية التي قاربت طي الانقراض إنها صناعة صعبة ولا يصلح معها إلا العمل الجماعي المنظم. إننى أدعوكم جميعاً المشاركة في إعلاء مبادئ الأمل والتفاؤل وصناعة شيء لهذا

الومان الذي نكثر من الكلام في حقه ونقل في العمل لحساب. والله من وراء القصد

بوضوح شديد

و لقد اجتمعت الدنيا ضد حركة حماس لا لشي إلا لأنها ذات مرجعية إسلامية، وللأسف الشديد فإن مصر تركت القضية لتخرج من بين يديها لتصل إلى البيت الأبيض ليقرر موش ما يشاء وقتما شاء لصالح للعلم أبو مازن والشريف العقيف محمد دحلان.

إنني أترك للقواء المقارنة بين إسماعيل هنية وسعمد دحلان أو خالد مشمل ومحمد دحلان .. وأعتقد أن وضع إسم هذا الدحلان بجوار مؤلاء شرف لا يدانيه شرف لعائلة دحلان.

» أحمد أبو الفيط وراير (مش عاول إيه بالمبيط) ليس لديه قبول على الأقل ملى ومن كل من أساله في هذا الموضوع ترى ما هو السبيـ؟

و مازانًا في أنتظار قطار التغيير يا ترى من سيركب القطار؟ من عموماً القبول من عند الله. سينزل من القطار؟ ومن سيدهسه القطار؟

* عبد الله إمام .. كنت أتمنى أن أكون صبحطياً إلى أن غهرت على الساحة رئيساً لتحرير روز اليوسف ندمت على هذه الأمنية وحمدت الله أنتى لم وإن أكون حتى لا أشترك معك في مهنة واحدة ... المعد

» د/ مفيد شهاب تصريحاتك عن عدم نجاح أياً من الإشوان في مجلس الشورى بسبب سوه أدائهم في مجلس الشعب نكتة الموسم « اعتقد أن إنتخابات الشورى الماضي رجعت بمصر اكثر من مائة عام إلى الوراء ... لك الله يا مصر،



تارىخىة،

تحظى قناة السويس بمكانة مرموقة .. ومنمعة إقتصادية جيدة في كل الدوائر والمافل الاقتصادية العالمة .. فكما أن مصر هي قلب العالم من الناحية الجغرافية ... فان القناة التي تقم أبي هذا القاب الجاوافي ، هي قطب للمرات الملاحبة، وعاصيمة لخطوط الملاحمية الدولية، والبؤرة التي تأتي إليها .. وتنطلق منها ساطيل الحطوط الملاهية الكبرى .. إنها ترجعة عملية دقيقة

لاقتران وإمتزاج الإقتصاد بالجغرافية .. والموقع بالإمكانات ... لتقدم الفناة أنسب الطول العملية لشكلات حركة التجارة الدولية ... وهذا ما منح القناة قيمتها الغريدة.

وفي ذروة المد المضاري ، في القرن التاسع عشر، كان على مصر أن تضيف إلى وظيفة القلب. مهمة خلقة الربط، وهمزة الوهمل .. من خلال تطور ملاحي حديد، يقدم للمجتمع الدولي حدمات هضارية رقتصانية غير مسبوقة .. وهكذا وقع لإختيار على الجغرافية المصرية لتؤدى دوراً عظيم الأهمية، يأن تكون حاضئة وكنفأ للممر فلَّائي لقناء السويس.

كان ذلك تعبيراً عن إمكانت المكان وعبقريته .. كما كان تفاعلاً مع تطلعات وإمال الاقتصاد العالمي أن يعبر مشكلات طرق التجارة الثقيبية . كما يقصح عن رغبته في إخضاع حركة التغيرات لممالح تهضته وإزدهاره

كانت الجغرافيا في هذا المهتم الرسطى والرسيط ،، رحماً حمنياً يرنو إلى حمل جنين هذا الانقلاب العظيم .. وجات أحلام الرأسمالية الدولية بالمطقة التي أنتجت من هذا التزاوج .. هذا الحدث أيقظ لعالم على تحولات باهرة .. وتفاعلات عميقة الأثار

لقد أصبحت قناة السويس على إثر ميلادها، مرتبطة برياط وثيق، لعالم ينتمي إلى عصر ما بعد شق القناة .. فالتاريخ الاقتصادي العالمي أصبح يمثك طوراً جديداً في أعقاب افتتاح القناة ..

- إبتدا حفر القناة في 25 إبريل عام 1859 في عهد الغديو سعيد. وأنتهت في 17 نوفمبر عام 1869 في عهد الضيو إسماعيل.
 - ه واستفرق حفرها 10 سنوان.
- وإستخدم في حفرها في أوقات ذروة العمل نحو 120 ألف عامل مصري .

 وأدت القناة إلى ميالا عدة مدن من حواها، من أهمها بورسعيد والإسماعيلية، والزقازيق. لقد كانت المعيطات والبحار، منذ سجيق التاريخ، تبحث عن قنطرة في هذه النطقة، تتلاقي عندها، لكي تتواصل من قير حواجز أو مواثق ، فالتجارة هي روح الإقتصاد في كل المصور . وحين فسرت قناة السويس ذلك الحلم القنيم إلى حقائق جديدة ... صارت هي بوابة الدخول إلى هذه البحار والمعيطات .. كما أضمت هي المفتاح الذي فتح لفورة الاقتصاد المالي إفاقاً ومدارات جديدة..

كانت أوربا سيدة النهضة الإقتصادية والتجارية، تبحث عن طريق بحرى تستبدل به طريق رأس الرجاء الصالح .. التي ثمته به الممافات من حول الشواطئ الفربية للقارة الإفريقية إلى المحيط الهندي والمحيط الياسيفيكي ،، من الناحية الإقتصادية كان ذلك يعني مزيداً من وقت الرحالات التجارية .. وزيادة التكاليف المالية .. فالتطور الرأسمالي لا يمكنه أن ينتظر والتاً طويلاً لتحقيق وكُانت المُنطقة التي أسعلت أوربا بالمل العاسم لهذه المشكلات، هي مصر ،، التي يضعها

موقعها المِقرافي الفريد، في منطقة بؤرية وسطى ما بين حرض البحر الأحمر وحوض البحر التوسط ،، كان الهدف هو تحويل البرزخ الأرضى فيما بين هذين اليمرين إلى طريق بحرى .. تقتصر المعافت .. كما تفترُل زمن الرهانت البحرية .. بما يمكن الرأسمالية من تمويل فوائض الوقت والمسافة، إلى وفورات في دورات الصناعة والتجارة والتسويق .. وتوايد مخول وفوائض

ماذًا سنجد إذ قلبنا في صحائف التاريخ؟ .. لقد حاوات الحملة الفرنسية على مصر بقيادة نابليون عام 1798 أن تحقق هذا المشروع العظيم .. وهين جاءت العملة البريطانية على مصر عام 1801 لطرد الحملة الفرنسية من مصر .. كان هدفها أن تحل محل فرنسا في اقتتاص هذا الصم .. ثم كررت المعاولة بحملة فريزر عام 1807، لكي تستثثر من دون فرنسا بالقيام بهذا العمل الذي يمثّل أعظم انتمار البشرية، في القرن التاسم عشر ،، والذي كان يمكن أن يحدث في هذه المنطقة الجفر، فية، أن لم تشق فيها القناء؟!

فعلى مدار التأريخ .. ظلت هذه المنطقة فراغاً خارياً .. وثيهاً من السمراوات الجرداء .. أهملها لإنسان .. ولم يقترب منها العمران والعضارة .. ولم يدخل إلى مجالتها الاقتصاد .. سوى في أبسط صوره الدائية .. حيث لم يكن الإنسان يظهر على مسرحها إلا في مرور عابر سريم، ويأعداد الليلة، عدما كان صائدو الأسمال .. وقائمت الطيور المتوطنة والهاجرة، يعرون بها لصيد هذه أو قنص ثلك

كانت اللوحة الطبيعية المكان منذ أن رسمت على حالتها الأولى في مستهل التاريخ .. بتلالها لرملية المُنهر ولماية المُنتاثرة، تتمو عليها أجمات وتجمعات نياتات الغابِّ والنباتات البحرية الأخرى

بقلم/ سمير معوض محاضر في الإقتصاد البحري وصناعة اللوجيستيات

آ- قناة السويس: حقائق

في العصور الفرعونية القديمة .. وإلى زمن وقوع الحروب الصليبية .. كانت مدينة الفرما التي تقم على مصب قرع النيل البيلوزي إلى أقصى الشمال الشرقي من مصر .. هي البناء الرئيسي في هده المطقة .. كما كانت قاعدة تُجارية زاهرة .. كان ذلك ألميناء يستخدم في التبادل التجاري ما بين مصر وأسيا الصغرى والشام .. سيما تجارة الأخشاب من الأصناف الجيدة اللازمة لمساعة السفن والساكن..

.. حدث كانت مازناً وأوكاراً الأسراب الطيور المهاجرة في مراسم هجرتها من صقيع الشمال الأوريني إلى هبث الدقم والغذاء في هذه المنطقة .. وإذا فقد أطلق على هذا الموقع اسم «جزيرة

كما كانت القرما - التي بيعد موقعها عن موقع ميناء بورسعيد الحالي بنص 32 كيلو متراً إلى الجنوب الشرقي - قاعدة صناعية لبناء أساطيل السفن وصيانتها وأصلاحها .. كما كانت الطُّريق الرئيسي الذِّي تسلكه قوافل التجارة طوال عصور الولاة السلمين ... حيث كانت القوافل تتطلق من مدينة القارم (السويس) عبر برزخ السويس الأرضى .. ومنه إلى القرما على البحر

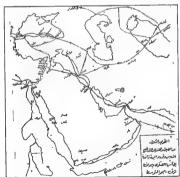
وإلى الغرب مكان مدينة دمياط بمينائها البحرى .. تبعد بنمو 50 كيلو مثراً عن موقع بورسعيد العالى .. وكانت قد ورثت عن القرما مجموعة من أنشطتها وتجارها وصناعها الذين قروا من دمار الحروب الصليبية.

وإلى الشمال، كانت جزيرة قبرص، وجزيرة إقريطش (كريت) .. وقد أغادت الجزيرتان من إضم علال ميناه القرما .. وتحولا إلى محطتين بحريتين تؤديان دور الوسيط لتجارى والمجمي ما بين شمال إفريقيا وموانئ شرق وشهال البحر لمتوسط

وتبدو ملامح الصورة أكثر وضوحاً .. إذا ما عرفنا أن الإمتدادات والمساحات الأرضية إلى الشرق رائي الغرب من الموقع الذي أختير ليشق فيه مجرى قناة السويس .. كانت مناقع ويرك وسياحات ملحية، وأهوار مائية متفاوتة الأعماق ما بين 20 سم في أماكن، إلى 150 سم في أماكن أحرى ... ولم يكن بها طريق أرضى سوى مجار رملي ما بين ساحل البحر المتوسط وحواشي بحيرة المنزلة ... وكان معتداً ما بين دمياط غرياً ... ويحيرة سريونيس (البردويل) شرقاً ... مارٍاً بموقع بورسعيد ... وكان عرضه يتردد ما بين 50 متراً إلى 150 متراً. وكثيراً ما كانت مياه البعر في أحوال المد تطفى طيه وتفدره .. ثم تنحسر عله مع حركة

إِلَّهُ الْأَهْمَانُا: مَا هَي الْمُرَانِيا والقَوَاتُ التِّي قَدَمَتُهَا قَنَاةَ السويس للتَجَارَة العالمية .. من المُكن أن يمتمنا قرصة للحديث عن طرق ومسالك التجارة في عصور ما قبل اقتتاح قناة السويس ،، التي كانت أهمها الطرق الرئيسية الأربع التالية-

ه الطريق الأول،



يهم عليق الصين / الهند / الخليج القارسي .. كان طريقاً يحرباً من الصين والهند، حتى منطقة يلتقى بالطريق السابق الدي ينطلق من الإسكندرية إلى برقة.

رأس الخليج الفارسي ،، ثم تبدأ مروعه النهرية والبرية من ميناء البصرة إلى بغداد .. حيث يتقرع الى فرعين يتحه الأول شمالًا إلى ديار بكر شمال شرقى مدينة حلب .. ويتجه الثاني غربًا إلى ومثرة. ومن عدد دمشق كانت أفرعه إلى ساحل النصر المتوسط .. ثم جنوباً إلى مصر محدًاء الساحل إلى عرة .. ثم رفح عبر سيد م، إلى العرما، ثم بلبيس، ثم القسطاط (القاهرة) .. وبتجه فرع منه إلى الشمال الغرس منوب حلب ، ثم إلى أسيا الصغرى .. ليلتقي بالطرق القادمة من وبيط أرسا برأ .. ويتمد معها في أتجاه القسطنطينية ...، من عبدها بواصل سيره إلى أوريا . ومن عند الفسطاط كان يفرج طريق إلى الإسكندرية، ثم إلى برقة .. ولبنيا .. وبالأد اللغرب .. ومنها عند القسطاط أيضاً كان يخرج طريق أخر إلى المغرب دون أن يمر بالإسكندرية .. ولكنه والطريق الثانيء

. الطيق الثاني من المدين والهند جرالي البحا لأمرو فيعمداله به المالثام والشرية أث مصرو الاسكندرية

مصر الشرقية إلى مدينة قعط على شاطئ البيل .. ثم تتخد طريقها خلال النيل إلى القاهرة ثم الإسكندرية . ثم أوريا . أو تتجه السعن إلى ميناء القلزم (السويس) لتسير في القناة النيابة عن طريق البحيرات المرة ووادي الطعيلات .. تلك القناة التي أهم بحفرها، ومسابقها في العصور المُطلقة القراعلة ، ، ثم البطالسة ... والفرس ... والرومان ... ثم العرب ..

وكانت تخدم التجارة، على هذا الطريق عدة مرائئ في الصين والهند ... أبر زها كانتون، وزيتون، وكينساي بالصين .. أما في الهند فطي ساحل اللابار مدن جوجيرات وكعباي .. وديو .. وقاليقوط -، وجول ،، وكواون .، وشول .، وكاناتور ... وسورات ،، وقد سيطرت على هذا الطريق دولتان تجاريتان عظيمتان .، هما الصين في الشرق .، ودولة سلاطين الماليك في مصر والشام.

هذا التشتد والتقرق ما بين الأسواق وطرق التجارة البحرية .. كان يؤدي إلى ارتفاع أشان البضائم ، وتعدد وكارة المفاطر ، وجات قناة السويس لتقدم حلولًا لهذه المشكلات .. وتحل مطها وسائل جديدة أنصبج .. وأرقى مستوى ..

وترجم أهمية قناة السويس الإقتصادية والتجارية والملاحدة، إلى أنها أنْوْت من أوراً] استطاعت بفضل هذه المرايا، أن ترث وتحتل مكانة هذه الطرق الأربعة .. التي كانت تكون شبكة الطرق التجارية فيما قبل حفر قناة السويس .. وتذكر روايات التاريخ، أن كلا من عمرو بن العامن .. والطَّلِقة هارون

الرشيد قد راويتهما فكرة ريط البحر الأحمر بالبحر التوسط مباشرة .. الا أنه .. في كلتا الحالتين، لم تبرح هذه الأفكار حيز التصورات، إلى مجالات ويذكر ابن خلدون أنه: (مازال اللوك في الإسلام رقبله، يرومون شق ما بين

البحرين إلا أن ذلك لم يئم..) .. وهينما أنتصف القرن التاسم هشر .. أمسك قرديناند دناسيس القنصل العام لقرنينا في معبر .. يهذه الفكرة/ الملم .. التي روادت الكثيرين من قبله على مدار العصبور .. ومن خلال مو فقة الخديو سعيد .. قدر له أن يجعل منها حقيقة ملموسة ... ققد حصل على القرمان الأول لحفر القناة من الوالي سعيد، حاكم مصر، عام 1854 ..

لقد ظهرت قيمة موقم مصر المثار، بين قارات إفريقيا، وأسبا، وأوريا، منذ عهد الإسكندر .. في أواخر القرن الرابع قبل الميلاد .. حين اتصلت مناطق العضارات للختلفة بعضها بيعض .. ونشات فيما بينها العرقات والماملات التجارية ..

وطلت مصر منذ ذلك العهد تحظى بهذه الأهمية العالمة القريدة ... قلم تكن تقم بتصدير ما يغيض عن حاجتها من المعاهميل الزراعية، والإنتاج الصناعي .. وإستيراد ما تحتاج إليه .. بل كانت تقوم بدور الرسيط النشط بين الشرق والفرب، فكانت مخزناً للبضائع والسلع القادمة من الشوق تصدر منتجات الأقطار الشرقية إلى الأقطار الغربية .. ومنتجات الأقطار

الغربية إلى الأقطار الشرقية وهكزا كانت التجارة تقوم بدور هام في بناء مصر الإقتصادي .. وتقوم مصر بدور هام في التجارة الدولية .

> وكان طريقاً بحرياً ينطلق من الشرق الأقصى إلى البعر الأحمر .. وكان له فرعان بريان مكملان .. أحدهما يتجه شمالاً من عند قمة خليج السويس عبر سيناء إلى دمشق .. ثم موانئ ساحل البمر التوسط ،، ويتمِه الآخر عبر الصحراء الشرقية المسرية إلى نهر النيل حتى القاهرة .. ومنها يعضى عبر نهر النيل شمالاً إلى الإسكندرية على البحر التوسط ليواصل سيره إلى موائد; أوريا ..

• الطريق الثالث:

وكان طريقاً برياً، ببدأ من وسط أسيا ومن الهند .. عبر جبالها ومعرلتها إلى نهر الأثيل .. ليلتقي مع القوافل القادمة من الصدين فيلتحمان ويسيرا معاً حتى بخاري ... هيث يتفرع إلى فرعين الفرى الأول يتجه إلى بحر قزوين، ثم عبر نهر القولما إلى بالاد البلغار والفرع التأتي يمضى إلى البحر الأسود وموانته .. ثم إلى القسطنطينية التي كانت معبراً إلى أوربا .. وكانت تخرج من هدا الطريق فروع جانبية إلى جلب وساحل البحر المتوسط غربا .. وأخر إلى بغداد وديار بكر شرقاً .. واثنَّالَتْ كان طريقاً لا يطرق إلا قليلاً، ويعبر أرمينيا وأسيا الصغرى برأ القسطنطيئية..

• الطريق الرابع:

وكان طريقاً بحرياً من المدين إلى الهند التي يتحد عندها مع الطرفة الأول إلى الخليج القارسي .. وألطيعة الثاني إلى المحر الأحمر .. حيث كانت أساطيلها السفن تنتهي عند موانئ، رأس بناس .. أو القصير أو أبي شعر .. ومن هذه الوانئ تتجه التجارة عن طريق وديان



منوعات إنترناشك السيونال

يروى أنْ رجادُ جاء إلى الإمام أبى حنيفة ذات ليلة وقال له : يا إمام منذ مدة طويلة دفلت مالاً في مكان ما ولكن نسبت هذا الكان فهل تساعدني في إيجاد حل؟ فقال له الإمام: ليس هذا من عمل الفقيه حتى أجد اك حلاً ثم فكر لمنظة وقال له: إذهب فمسل حتى بطلع الصبيع فإنك ستذكر مكان المال إن شاء الله تعالى فذهب الرجل وأخذ يصلى وفجأة ويع وقت قصير وأثناء الصلاة تثكر المكان الذي دفن للال فيه فأسرع ونهب إليه وأحضَّره وفي الصباح جاء الرجل إلى الإمام أبي حنيفة وأخبره أنه عثَّر على المال وشكره ثم ساله: كيف عرفت إنى سائذكر مكان المال؟ فقال الإمام الأتى علمت أن الشيطان أن يتركك تصلى وسيشغك بتذكر المال عن مسلاتك!!!

قاله؛ عن الدأة

تبكى المرأة قبل الزواج ويبكى الرجل بعده «برناردشو» إذا أحبتك المرأة خافت عليك وإذا أحببتها خافت منك «الرواش الفرنسي بازاك» الحكيم هو الذي يسأل زوجته النصيحة ولا يعمل بها «الكاتب اليهودي دررائيلي»

أصغر مشجع في العالم ، جنين في بطن أمه ،

حصل دجنين في بطن أمه، على عضوية نادي الترجي ليصبح بذلك أصغر مشجع لكرة القدم في تونس والعالم أجمع. وبالفعل تم إستخراج بطاقة عضوية للجنين ونشرت صورة للبطاقة تحمل مدورة الأشعة الجنين مكان الصورة التي من المفترض أن تكون للشخص عامل العضوية وذلك قبل نحو ثلاثة أشهر من ولادته[،]

أضف إلى معلوماتك:

 معلم الإسكندر المقدوني: أرسطو أبو بكر الصديق هو صاحب مقولة

«أطلبوا الموت توهب لكم المياة»

مخترع التليغراف: ماركونى

الأبراج والحبء

` الأبسراج والحسب، بسرج الأسد والحب (21 يوليو: 22 أغسطس)

Lea المب عند مواليد الأسد هو المثال الأعلى والغاية العظمي التي من أجلها يعيشون غيور إلى أتصى درجات الغيرة بحلم دائماً بالعثور على هب مثالي وأبدى وإذا فهو

يصدر ع بكل ما أوتى من قوة وهزيمة في سبيل من يهوي، الرجلة الأهد وهوقفه هنه المرأة ؛ الأسد اللحب يقدر العب تعامأ شهو ينظر للحب على أنه قضعية مصعير. وهو يمثل الرجولة الكاملة بكل معانيها وفخور بنفسه، وعلى شريكة حياته أن تثق بأعلامه وأماله وأن يكون هو محور إهتمامها وينزعج إذا حاوات المرأة أن تستقل فكرياً أو

الله أقالاً هن وهو قفها هنه البجل: قرة الشخصية فذة في مواقفها وارائها تكره التقاليد الموروثة شحب التعبير عن نفسها قولاً وفعلاً نكره أن تكون مأمورة مرؤسة تنعب أن يكون رجلها قرى أوقى نفس قوتها شرط آلا يسيطر عليها كما أنها لا تعب الرجل التليدي وتضحى بكل شئ حتى آخر نقطة دم في

عروقها من أجل رجل أحبته تسالي: أكمل المريعات

أكمل المريعات بالأرقام المناسبة .. كي يمسح جمع الأعداد أفقياً

وعموديا

72 = 2 18 الحل العدد اقادم

5

64 = 14 7

أعرف شخصيتك من شكل عينيك

- سلاصاحي العيون الواهعة :

إلى العصبية والإندفاع وراء العاطف - العيود الضنقة

. تتم عن الذكاء والحدة والنقة مع قوة الملاحظة وتمكيم العقل - العيون المعتددة.

تدل على سطحية التفكير ، الفضول، كثرة الحركة، حب الناس وطبية القا Henry Heka : يهتم دائماً صاحبها بالمحث عن التفاصيل والتفحص والتدقيق وحب المياة والتنا

- صاحب العنوب الحاحظة: يُميل إلى البعد عن التفاصيل، حب الظهور، القصاحة، الميل للتطباق.

حكمة العدد:

« إذا سقط عدوك قلا تبتهج ولا تساعده على النهوش أيضاً ««ردردشو»

نصائح للدامرأة

ألخلطات السحرية لحل مشاكل شعرك الخلطة الأولى: لإطالة الشعر

رأس ثوم وقشريها بنفسك، مجموعة زيوت (زيت أملا + زيت جوز الهند + زيت زيتون + زيت أور + ريت خروع + زيت جرجير + أي نوع أهر من الزيوت الموجودة عندك والمفيدة للشعر) ملعقة كبيرة أو إثنين من كل نوع (حسب طول شمرك)

المُطريقة ، قومي بحلط محموعة الربوت على النار ثم ضعى الثوم عنى الحليط بعد فرمة ناعماً جداً ويمجرد أن يتُخذ سخويّة الزيت إطفئي النار بسرعة ثم قومي باخذ الخليط وضعيه على شعرك بالثوم ولقى شعرك بعد ذاك بالبوبيه الفاص بالشعر أو بكيس وإتركيه على شعرك مدة ثمان ساعات وأغسليه جيدا بعد ذلك

- هذه الرصفة لا تقومي بها كل يوم بل يوم واحد في الأسبوع لمدة ست أسابيم ولا تقومي بها في أي يوم أخر غير الذي قمتي بتحديده لنفسك بمعنى أن تختاري يوم معين للقيام

إحذروا إستخدام السيشوار خلال هذه الفترة ولا تقلقى من تساقط الشعر الضعيف في أول أسبوع من إستخدام هذه الغلطة

2 - الخلطة الثانية، لتغدية الشعر

كوپ ماء ساخن . ثارث ملاعق عسل

تخلط وتترك عتى تكون دافئة ويعد الإستحمام ضبعيه عثى شعرك ولا تغسيله بالماء إنركيه على شعرك بعد كل إستحمام

الخلطة الثالثة: لما لجة الشعر التالف والمسبوغ مقدار من الزيادي مفلوط مع حلبة سعودي مطمونة يوضع لدة 2 ساعة

ويغسل تستغيم لدة شهر وتصف أوحتي يستعيد للشعر عافيته الخلطة الرابعة؛ لإعبادة الصحة لللله -

ملمقة عسل / زيت زيتون

نخلط وتوضع على الشعر لمدة 2 ساعة أو أكثر ثم إغسلي شعرك

الخلطة الخامسة، لتقصف الشعر

تقرك أطراف الشعر بقهوة مطبوخة بدون هيل

الخلطة السادسة؛ لما لجة جمَّاف الشمر

مرجى صفار بيضه مم قليل من زيت الخروع إفركي شعرك ثم إغسلي بالماء الساخن المفلوط معه قليل من الليمون

ثم باقاء البارد

الخلطة السابعة، لتكثير الشعر

المناء (زيادي + عسل + صفار بيضة + ملعقة من أي زيت) الخلطة الثامنة؛ لشعر صحى ولامع

صفار بيضة / ملعقة خل تفاح / ملعقتين زيت زيتون) (ضاعفي الكمية حسب شعرك) ضعيها على شعرك نصف ساعة أو أكثر ثم إغسليها

الخلطة التاسعة، لتقوية خصلات الشعر ملعقتين خميرة فورية/ نصف كأس دافئ من زيت جوز الهند تنفلط وتوضع على الشعر لمدة

تصف ساعة ثم تفسل





أقيمت البطولة العربية للجمياز الفني والإيقاعي للناشئين والناشئات مصر 2007 في الفترة من 7/1 إلى 7/5 تحت رعاية المهندس حسن صفّر رئيس المُجلُس الْقُومِي للرياضَة بالصالَّة الْمُطأُم بأستاد القاهرة

وقد شرف النظولة من للجلس القومي للرياضة واللجنة الأوليمبية اللصرية كل من:-

1 - الأستاذ/ الراهيم عطانا رئيس الإدارة الركزية ووكيل أول الوزارة بالمجلس القومي للرياضية

2 - المستشار/ خالد زين سكرتير عام اللجنة الأوليمبية المصرية

ومن الإنتحاد المصري للجمياز

1 - الأستاذ الدكتور/ وجدى أبو المعاطى أمين صندوق اللجنة الأوليمبية المسرية ورئيس مجلس إدارة الإتحاد المسرى للجعبان

2 - الأستاذ الدكتور/ محمد العربي شمعون نائب رئيس مجلس ادارة الاتحاد

المسرى للجمياز

3 - الأستاذ الدكتور/ سعيد عبد الرشيد أمين صندوق الاتحاد المصري

4 - اللواء/ نظمى نديم عضو مجلس ادارة الاتماد المصرى الجعبان 5 - الأستاذة الدكتورة/ ليلي الشحات عضو مجلس إدارة الاتحاد المصري

6 - الأستاذة/ هالة سلامة عضو مجلس إدارة الاتجاد

7 - الدكتور/ عادل عبد البصبير عضو مجلس إدارة الاتعاد المصرى

8 - المندس/ أدهم كامل ممدوح عضو مجلس إدارة الاتحاد المعرى

9 - الأستاذة الدكتورة/ ماجدة إسماعيل رئيس اللجنة الفنية

للجمياز الإيقاعي 10 -- الأستاذ/ أنسى مصطفى مدير عام الاتحاد

11 - الأستاذ/ خالد حسنى عضو مجلس ادارة منطقة

وعضو اللجنة الفنية رجال

ومن الإنحاد العربي

الأستاذ/ سيف أبو عدل رئيس الإتحاد العربي الجمباز الدكتور/ أحمد توفيق الجنابي النائب الأول للرئيس الأستاذ/ فيصل الزمني النائب الثاني للرئيس

وأعضاء مجلس الاتحاد العيي

– عبد الرحمن الشتري

- محمد خليل علوش - على زعتر







الأستاذة/ نهى عبد الوهاب رئيس اللجنة الفنية للجمياز الإيقاعي بالاتحاد العربي تقد اللاعبة بأسمين رستم البدالية الذمبية

- الدكتورة/ هديات أحمد حسنين - وأمين عام الاتماد/ محمد سعد الاسيحم وتكونت اللجنة الداخلية لتنظيم البطولة: الأستاذ/ خالد الديب عضس لجنة المسابقات

- الأستاذ/ محمود حامد مدير فني غادي المهادي الأستاذ/ سعيد الطوشي مدير فني نادي مدين الم - الأستاذ/ أشرف الشافعي مدرب منتخب مي أنسيات

. لأستاذ/ عمرو عادل مسئول الاتماد مالي ثعت أشراف رئيس وأعضاء مجلس ادارة الاتعال والمائي الجميار وقد الاقت البطولة نجاحاً غير مسبق وظهرت فيها المجهودات الجبارة لرؤساء اللجان القنية من الإتحاد العربي برئاسة الأستاذة نهى عبد الوهاب رئيس اللجنة الفنية للجمباز الإيقاعي بالاتحاد العربي - ولا

ننسى أيضا الأستاذة رباب الحارس والدكتور عبد الحميد مسعود ويشهد الجميع بعدالة التحكيم.

نتائج البطولة: تتبيجة الضردي ألعام الركز الأول: ماريز فريد شوالي (مصر)

المركز الثاني ياسمين رستم (مصر) المركز الثالث: جاسينت طارق (مصر) المركز الرابع لورين شاكر (سوريا) المركز الخامس: فاطمة على (سوريا) لركز ،لسادس: فريدة عيد (مصر) المركز السابع. سارة بدوى (مصر) الركز الثامن: كريستينا العامسي (سوريا)

أداة الطوقء

المركز الأول: ياسمين رستم (مصر) المركز الثاني. ماريز فريد شوقي (مصر) المركز الثالث. اورين شاكر (سوريا) المركز الرابع: فاطمة على (سوريا) المركز الخامس: مادلين طمئية (الأردن) المركز السادس. فايزة الزروقي (المزائر) المركز السابع لينا بتينة (الجزائر) المركز الثامن: حوراء على (الكويت)

ويؤساء اللحاد القنية عبه الاتجاد العبي

الأستاذة/ نهى عبد الوهاب رئيس اللجنة الفنية للجمياز الإيقاعي بالاتحاد العربي الأستاذة/ رياب الحارس رئيسة اللجنة الفنية (سيدات) بالإتحاد العربي دكتور/ عبد العميد مسعود رئيس اللجنة الفنية للجمباز القنى رجال

وقام بتنظيم إفنتاح وواخنتام البطولة

باولینا نیکولوفا المدریة البلغاریا

تحت أشراف الاستاذة الدكتورة/ ماجدة إسماعيل رئيس اللجنة الفنية للجمباز الإيقاعي والاستاذة الدكتورة/ منى عبد العال مقرر اللجنة الفنية للجمبار الإيقاعي اللتان ظهرت بصماتهما الواضحة في البطولة. وقامت بالتحكيم كل من :-

- الأستاذة/ منال الشلقاني عضو اللجنة الفنية

- بكتورة/ فاتن البطل السنادة / سهام اورلعين الاستافة/ سارة بالاستالا ﴿ دَيَانَا فريد شوقى

لاستالة / نتاليا الدكتورة/ شيرين كرم محمد عبنان مکی





أوائل الفردى العام







أداة الكرة:

المركز الأول: ياسمين رستم (مصر) المركز الثاني: لورين شاكر (سوريا) المركز الثالث: فاطمة على (سوريا) المركز الرابع: ماريز فريد شوقي (مصر) المركز الفامس: مادلين طملية (الأردن) المركز السادس: لينا بتينة (الجزائر) المركز السابع: فايزة الزروقي (الجزائر) أداة الشريطا المركز الأول: ياسمين رستم (مصر)

المركز الثاني: ماريز فريد شوقي (مصر) المركز الثالث: مادلين طملية (الأردن) المركز الرابع: لورين شاكر (سوريا)







الركز الثالث: فاطمة على (سوريا)

الركز الثامن: لينا بتينة (الهزائر)

الركز السابع: راضية الزروقي (الجزائر)



اللاعبات المشتركات في البطولة مع اللجان الغنية والمدريات وأعضاء الاتحاد المسري

قأم وفد من الجمعيه العربيه للملاحة بتنظيم زيارة ليناء الإسكنيرية يوم السبت الموافق 16 يونيه 2007 لمشاهدة ما تم تنفيذه من تطوير وتحديث بالميناء وقد رافق الوفد من بداية الزيارة وحتى نهايتها سيادة اللواء/ إبراهيم يوسف رئيس هيئة







الميناء والقائد المنفذ لخطط التطوير ومتابعتها حيث إستعرض سيادته نشاة الميناء وتطوره وأهميته حتى أصبح ميناء مصر الأول حيث تداول 70% من تجارة مصر الفارجية من خلاله وإستهدف التطوير إعادة تخطيط الميناء بما يناسب والمستحدثات العالمية ونظام الإدارة الإلكترونية ويما يحقق سبولة المركة وتقليل فترة مكوث السفينة وخفض تكلفة البضاعة لجذب الزيد من السفن والخطوط الملاحية

مبناء دُمياط

قامت لجنة القوى العاملة بمجلس الشعب بزيارة ميناء بمياط وقد درصت اللجنة على مقابلة السيد اللواء/توفيق أبو جندية رئيس هيئة الميناء قبل

البناء مع الشركة الكوينية KGL وقد عشر الاجتماع كلا من السادة أعضناء مجلس الشعب والشوري لمحافظة دمياط والسادة أعضاء لجنة القوى العاملة بمجلس الشعب والسيد التواء توفيق أبو چندية رئيس الهيئة والسيد اللواء بحرى السيد هدايه نائب رئيس هيئة الميناء



هذا وقد قام السيد رئيس الهيئة بعرض قدم فيه أهم ما يمتاز به ميناء دمياط من تخطيط يجعله الأكثر تميزاً بين الموانئ من حيث سهولة المركة وسرعة الإنجاز. كما أن الميناء يحتوى على أكبر وحدة لتسييل الغاز الطبيعي وصرح على جانب اخر أن ميناه دمياط قد أصبح من المواني النظيفة بعد أن تخلص إلى حد كبير من عملية تداول الكلينكر وأكد اللواء توفيق أبو جندية أن الميناء قد حقق نجاحاً كبراً عام 2006/2005 وذلك بغضا.

ميكنة البناء حيث أن البناء يتميز يربط كافة الجهات الماملة بدأخله جمارك شرطة - رقابة على الصادرات - هيئة الميناء - بدائرة الكترونية واحدة. وقد توجه السيد اللواء في نهاية إلاجتماع بالشكر للسادة أعضاء اللجنة على حرصهم الدائم على مصلحة ميناء دمياط مؤكداً أن الميناء له أهدافه تعمل أدارته على تحقيقها كما تعمل

مراعاة النواحي الإجتماعية والإنسانية أوفلفي وعمال الهيئة وقد قدم السيد اللواء توفيق أبو جندية هدية تذكارية السيد عبد للنعم نجيب ركيل اللجنة تعبيراً عن تقديراً عن شكر ميناء

🗗 المسابقة العالمية التي تنظمها الفياتا FIATA سنويا بالاشتراك مع TT CLUB تهنئة من الأعماق

القبير اليمرى غيرى الفولي والعائلة يهنئون نجلهم رامى بنجاحه وحصولة على درجة الماجستير في القانون البحري من جامعة متروبوليتان بإنجائرا. بابة – ماما – أحمد – مي – مثال – أحمد



YOUNG FREIGHT FORWARDERS AWARD 2007 أستطاع مرشح شعبة خدمات النقل الدولي ومصر السيد خالد فورى عن شركة ترايمار للشحن بالفوز بالركز الأول بالسابقة العالمية Young Freight Forwarders Award 2007 منطقة شمال أفريقيا والشرق الأوسط RAME بعد اجتيازه بنفوق ملحيظ جميع الاغتبارات التي تمت على مدى الشهور السابقة وقد وجهت الفياتا الدعوة الزميل الغائزة أستاذ خالد فوزى لحضور مؤتمر الفياتا السنوى المزمم عقده بدبي في شهر أكتوبر المقبل وذلك

للإحتفال به على هامش فعاليات المؤتمر. ومما يسعد شعبة خدمات النقل الدولي ويزيدها فخرأ باتها ليست المرة الأولى التي تفوز بها مصر ولكن يعد هذا الثاني لشعبة وكانت الأستاذة دائيا مصطفى عن شركة عليفي للشحن الدولي قد فازت بذأت المسابقة عام 2005.

ويتقدم رئيس وأعضاء مجلس إدارة الشعبة بتهجيه أجمل التهاني القلبية للأستاذ خااد فوزى مدير عام شركة ترايمار للشمن للفوز بهذه الجائزة وخالص الشكر لأعضاء لجئة السابقة النين قاموا بترشيح الأستاذ خالد فوزى لهذه المسابقة مع التنميات بحظ طيب اباقي المتسابقين بمستقبل باهر النهويض بصناعة النقل الدولي .

رئيس لجنة مسابقة Young Freight Forwarders Award 2007 مهندس / مدحت حاتم القاضي



رجب – شیرین – مروان،

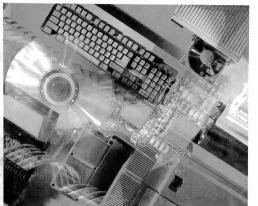
كريمة الأستاذ الدكتور / صابر حسن الفنام إستشاري قطاع النقل البحري أستاذ المحاسبة الملاهية والموانئ بكلية التجارة بيورسعيد



مبروك النجاح والتفوق في الثانوية العام نسبة 99.6% الثالثة على محافظة بورس



ممر أحمد عبد الله فهيم حقيد الأستاذ عبد الله فهيم مناسبة عيد ميلادة السائس



AMIRAL MANAGEMENT CORPORATION

From consultation and project management through to systems design, operation and support, AMC provides start-to-finish solutions and a single point of accountability to simplify and improve your business operations.

- Application Service Provider (ASP)
- Port Automation Systems
- E-Commerce Systems
- Infrastructure
- Support Services
- Security Systems







ORACLE

PARTNER





WE CARRY YOUR CONFIDENCE

INTERNATIONAL SHIPPING & TRANSPORT CO.

ARAB REPUBLIC OF EGYPT

The pulse of goods around the world, all day and all night

With the largest fleet of container ships connected to a worldwide network of trucks and trains, APL can be relied on to move your goods

Dubai Regional Office: Telephone: (01) 521304

Cairo Office:

5, Farid St., Heliopolis

Tel: 2-(02) - 4141590, 4141591

4141592, 4141593

Fax: 2-(02) - 4141885

Alexandria Office

10, Romanian Museum St.,
Al Messalah- Attareen
Tel.: 2-(03)- 4809015 (5 lines)
Fax: 2-(03)- 4805786

Adabia Port

Tel. & Fax: 2- (062)-360440, 360441

Port Said Office:

21, Al Gabrty St.
Tel: 2-(066)- 352940, 352941
352942
Fax: 2- (066)- 352943

